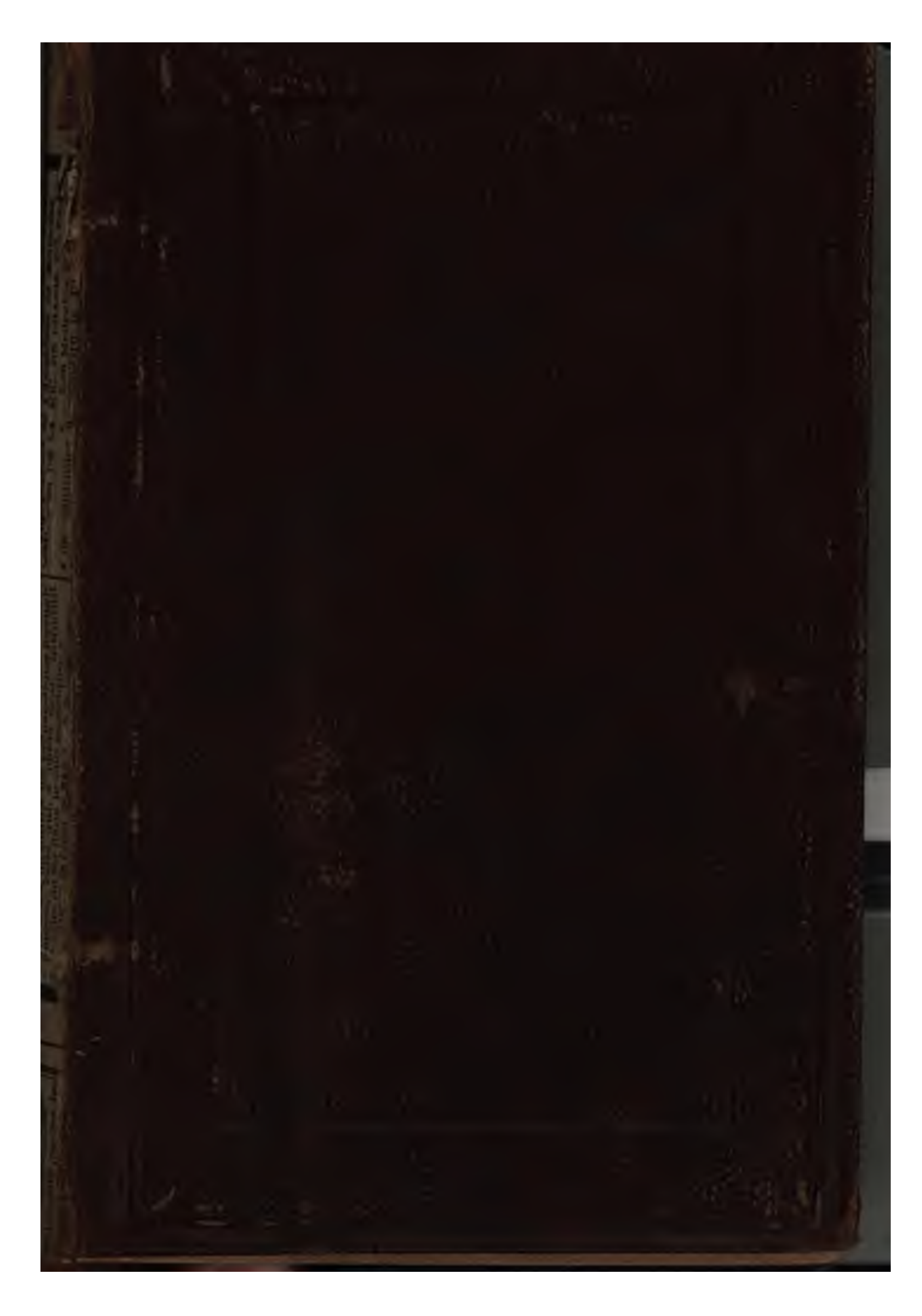


LES CHEMINS DE FER

ET

LE CRÉDIT EN FRANCE

PARIS. — IMPRIMERIE DE J. CLAYE
RUE SAINT-BENOIT, 7

G.ustave POUJARD'HIEU

LES

CHEMINS DE FER

ET LE

CRÉDIT EN FRANCE

Les États-Unis en sont à l'abus du crédit, *nous n'en sommes pas encore à l'usage.*

M. GAUTIER, sous-gouverneur de la Banque de France.



PARIS

COLLECTION HETZEL

— J. HETZEL — LIBRAIRIE CLAYE —

18, RUE JACOB

1862

G. POUJARD'HIEU

LES

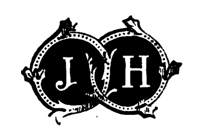
CHEMINS DE FER

ET LE

CRÉDIT EN FRANCE

Les États-Unis en sont à l'abus du crédit,
nous n'en sommes pas encore à l'usage.

M. GAUTIER, sous-gouverneur de la Banque de France.



PARIS

COLLECTION HETZEL

— J. HETZEL — LIBRAIRIE CLAYE —

18, RUE JACOB

1862

élèvent de plus en plus la capitalisation de ces titres; les difficultés financières révélées par un document

prit d'entreprise, fait émigrer à l'extérieur les épargnes de la France et ne lui ont rien donné en échange :

Chemins de fer.					
Autrichiens............	act.	500 fr.	400,000	—	200 mill.
—	obl.	275 »	675,962	—	186
Sud-Autriche..........	act.	500 »	750,000	(450 p.)	375
—	obl.	275 »	605,818	—	167
Victor-Emmanuel.......	act.	500 »	100,000	—	50
Romains..............	act.	400 »	170,000	—	68
—	obl.	250 »	305,000	—	76
Russes................	act.	500 »	600,000	—	300
—	obl.	Mémoire.			
Ouest-Suisse...........	act.	500 »	68,906	—	34
Central-Suisse..... ...	act.	500 »	75,235	—	37
Nord-est-Suisse........	act.	500 »	57,416	—	29
Nord de l'Espagne......	act.	500 »	200,000	—	100
—	obl.	Mémoire.			
Saragosse..............	act.	500 »	240,000	(400 p.)	120
—	obl.	250 »	100,000	—	25
Saragosse à Barcelone...	act.	500 »	90,000	—	45
—	obl.	Mémoire.			
Cordoue à Séville.......	act.	500 »	36,000	—	18
—	obl.	260 »	24,576	—	6
Séville à Xérès.........	act.	500 »	47,500	—	24
—	obl.	250 »	100,000	—	25
Tarragone à Reus.......	act.	500 »	7,933	—	4
Mont-Blanc à Reus.....	act.	500 »	18,000	—	9
—	obl.	250 »	15,000	—	4
Hainaut-Flandres.......	act.	500 »	52,000	(300 p.)	26
Guillaume-Luxembourg.	act.	500 »	50,000	—	25
—	obl.	246 25	32,000	—	8
					1,961 mill.

Il y aurait à ajouter à ce chiffre le nombre total des obligations

désormais célèbre [1]; les engagements de toute nature que l'on a à satisfaire pour maintenir le travail dans les conditions d'extrême activité où il se trouve désormais, tout cet ensemble de faits exige que la question du crédit et des chemins de fer soit bientôt résolue.

Une commission, dont nous donnons ci-bas [2] la com-

émises par quelques-unes de ces diverses compagnies, mais ce nombre s'accroît tous les jours, et il est tout à fait impossible de le connaître exactement. Comme nous ne nous occupons que des chemins de fer, nous n'avons pas ajouté à cette nomenclature les Crédits mobiliers d'Espagne, de Vienne, de Turin, de Darmstadt, les *emprunts* espagnols, romains, *italiens,* ottomans, etc.

1. Rapport de M. Fould à l'Empereur sur les finances (*Moniteur* du 14 novembre 1861).

2. Le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu les cahiers des charges des concessions de chemins de fer, et notamment les articles de ces cahiers des charges qui fixent les conditions techniques de la construction et de l'exploitation des chemins de fer;

Vu le règlement d'administration publique sur la police, l'usage et l'exploitation des chemins de fer, en date du 15 novembre 1846;

Considérant qu'il serait impossible de faire droit aux demandes de nouveaux chemins de fer formées par un grand nombre de localités, si les conditions actuelles de tracé, de courbes, de rampes et d'exploitation n'étaient pas modifiées de manière à garder une juste mesure entre les dépenses de construction et d'exploitation des nouvelles lignes et leur trafic probable;

Considérant, d'autre part, que l'exploitation des lignes actuellement concédées a donné lieu à de nombreuses réclamations, et qu'il y a lieu notamment de rechercher les moyens de donner aux

position, vient d'être nommée par le ministre des travaux publics pour reviser le cahier des charges des nouvelles concessions et étudier la construction des chemins de fer à bon marché. Nous nous permettrons de rappeler que nous avons été les premiers à réclamer les modifications qui sont maintenant à l'étude, le lendemain même du vote de la loi de 1859. Mais les résultats qu'on est en droit d'attendre de ces modifications ne seraient pas suffisants si l'industrie tout entière des

trains plus de vitesse et aux voyageurs le bien-être et la sécurité auxquels ils ont droit;

Sur le rapport du conseiller d'État, directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer, arrête :

ART. 1er. Il est formé, sous la présidence du ministre, une commission chargée d'étudier : 1° la construction et l'exploitation à bon marché des chemins de fer; 2° la vitesse à imprimer aux trains; 3° la police des gares, application des articles des cahiers des charges relatifs aux voitures de correspondance, au camionnage, aux traités de réexpédition; 4° et toutes les autres questions d'exploitation que le ministre croira devoir lui soumettre.

ART. 2. Sont nommés membres de cette commission : MM. Michel Chevalier, sénateur; Alfred Leroux et Debelleyme, membres du Corps législatif; Vuillefroy, président de la section des travaux publics au Conseil d'État; de Franqueville, directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer; Avril, inspecteur général des ponts et chaussées; Busche, *idem;* Combes, inspecteur général des mines; Talabot, directeur de la Compagnie de la Méditerranée; Didion, directeur de la Compagnie d'Orléans; Foulon, ingénieur en chef des ponts et chaussées; Prosper Tourneux, chef de division de l'exploitation des chemins de fer, secrétaire.

Paris, le 5 novembre 1861.

chemins de fer ne trouvait pas dans une organisation financière puissante les moyens de reprendre auprès du public la faveur qu'elle a perdue.

Deux gros problèmes sont en effet posés par la situation des six compagnies actuelles et par l'impérieuse nécessité de pourvoir à l'établissement du troisième réseau que l'on a commencé à entreprendre... par des votes dans la dernière session législative[1]. D'un côté les

1. Voici la nomenclature de quelques-uns des chemins votés, avec l'appréciation de leur coût. On trouvera, aux *Notes et Renseignements*, la nomenclature complète :

	Longueurs kil.	Évaluation de la dépense.
Chemin de ceinture de Paris, rive gauche.	10	22,000,000
De Châteaulin à Landernau..............	53	23,300,000
De Napoléon-Vendée à La Rochelle.......	82	17,500,000
De Rochefort à Saintes.................	43	9,500,000
De Saintes à Coutras...................	93	20,600,000
De Niederbronn à la ligne de Metz à Thionville..................................	136	42,800,000
De Louviers à la ligne de Rouen..........	6	1,500,000
D'Annonay à Saint-Rambert..............	19	7,000,000
De Dijon à Langres.....................	68	11,800,000
De Châtillon-sur-Seine à Chaumont.	43	11,050,000
De Chaumont à Toul.....................	90	22,700,000
De Bergerac à Libourne.................	62	15,000,000
De Saintes à Angoulême.................	71	16,500,000
De Saint-Girons à la ligne de Toulouse à Tarbes..................................	31	5,000,000
De Grasse à la ligne de Toulon à Nice.....	16	3,800,000
De Napoléon Vendée aux Sables-d'Olonne..	35	6,700,000
A reporter. .	858	236,750,000

grandes compagnies, forcées d'émettre tous les ans 250 ou 300 millions d'obligations, voient avec crainte les circonstances et la saturation que l'on commence à éprouver de cette sorte de valeur compromettre leur œuvre, et, d'un autre côté, l'État, pour la construction du troisième réseau, sur une prévision de dépense de 367 millions, n'a accordé qu'un crédit annuel de 10 millions, ce qui remettrait à plus de trente ans, s'il continuait à ménager ainsi ses subventions, l'exécution entière des nouvelles voies décrétées.

La construction de ce troisième réseau, réclamée à la fois dans un intérêt politique et économique, rencontre, c'est certain, son principal obstacle dans ces besoins financiers qu'ont les six grandes compagnies, pour achever leur second réseau. Les difficultés qu'éprouvent

Report. . .	858	236,750,000
De Napoléon-Vendée à la ligne d'Angers à Niort.	75	18,200,000
De Napoléonville à Saint-Brieuc.	58	16,550,000
D'Auxerre à la ligne de Nevers à Chagny par Clamecy.	112	23,000,000
De Clermont à Montbrison.	108	38,200,000
De Commentry à la ligne de Saint-Germain-des-Prés à Clermont.	61	17,200,000
De Port-Vendres à la frontière d'Espagne..	11	11,000,000
De Dieuze à la ligne de Paris à Strasbourg, près Rechicourt.	22	3,500,000
De Saint-Marc-aux-Mines à Schlestadt.	20	1,600,000
De Boulogne à Calais.	00	1,500,000
Total.	1,325	367,500,000

ces compagnies, pour se procurer par des émissions continuelles d'obligations les capitaux qui leur sont nécessaires, ces difficultés, dis-je, pèsent lourdement sur la situation financière, et l'on a recherché divers moyens pour résoudre le grave problème qu'elles posent.

L'habitude que nous avons en France de réclamer en toutes choses le concours et la tutelle de l'État a poussé certains esprits à lui demander de nouveaux efforts pour alléger le fardeau des compagnies. Les complaisances qu'il a eues pour elles, les remaniements successifs des bases de leur concession, les grands intérêts qu'elles représentent, tous les précédents engagent, en effet, à solliciter de nouveau le concours du gouvernement.

On trouvera dans ce volume le détail des diverses modifications qui ont été introduites par la loi dans le cahier des charges des compagnies, mais il est de notre sujet d'examiner présentement quels seraient les résultats de l'intervention de l'État dans la négociation de leurs emprunts. Il est intéressant de savoir de quelle manière pourrait se produire cette intervention et quel est le genre de satisfaction qu'elle donnerait à l'intérêt public, au nom duquel elle aurait lieu.

On calcule qu'il reste encore deux milliards à emprunter pour terminer le second réseau concédé aux six grandes compagnies[1]. On voudrait que l'État

1. C'est le chiffre donné par le gouvernement dans l'exposé des motifs du projet de loi présenté à la session de 1861, pour un commencement d'exécution du troisième réseau.

s'obligeât à leur donner ces deux milliards, en échange d'une somme égale d'obligations qui lui serait remise par les compagnies. Le prix auquel ces titres seraient pris par le Trésor n'est pas indiqué, et ce n'est pas là sans doute la difficulté pour les propagateurs de l'idée ; mais en supposant qu'il fût fixé à l'avantage commun des deux parties, il reste à déterminer le taux auquel l'État lui-même substitué aux compagnies pourrait emprunter et dans quelle forme il emprunterait. Nous examinerons plus bas ces deux hypothèses ; mais l'effet immédiat le plus certain qu'aurait, il nous semble, la substitution de l'État aux compagnies dans leurs charges financières, serait de rendre absolument impossible pendant un fort long temps l'exécution du troisième réseau et de le confiner dans son maigre budget [1]. Que pourrait-on, en effet, offrir à de nouvelles compagnies, si on épuise pour les anciennes le crédit de l'État et toutes les faveurs dont il peut disposer?

Les lignes à concéder ne donneront des revenus que quatre ou cinq ans après leur concession ; d'après les documents officiels, ces revenus doivent être si peu considérables que le gouvernement sera, sans nul doute, obligé de combiner, comme base financière de ces concessions, à la fois la garantie d'un minimum de 4 fr. 65 c. pour 100 qu'il a accordée sur le second réseau et les conditions de la loi de 1842, qui met

1. Voir aux *Notes et Renseignements*, à la fin du volume, la liste des chemins décrétés d'utilité publique en 1860 et 1861.

à sa charge à peu près les deux tiers du prix de la construction, conditions qui ont servi de base à l'établissement du premier réseau. Les départements intéressés auront bien le droit de réclamer que le gouvernement fasse pour eux ce qu'il a fait pour les départements les plus riches; de là, dans la situation de nos finances, avec l'énormité de notre dette flottante et de notre budget ordinaire, la nécessité pour l'État de recourir, dans un temps plus ou moins prochain, à un emprunt pour la construction du troisième réseau; c'est pour cette éventualité qu'à notre avis il doit réserver tous ses efforts. Mais s'il emprunte pour le second réseau, il ne pourra pas s'engager de longtemps pour le troisième. Cependant examinons quels seraient, sur la situation générale, les effets d'un emprunt fait par l'État pour le compte des six grandes compagnies.

On a dit que les obligations de chemins de fer faisant une concurrence désastreuse à la rente, les fonds publics atteindraient bien vite des cours élevés, si on débarrassait une fois pour toutes le marché des émissions d'obligations. A cela je répondrai que si la rente ne rencontre plus l'obstacle des obligations de chemins de fer français, elle trouvera celui des *obligations de chemins étrangers,* espagnols, autrichiens, lombards, portugais, italiens, etc. Ces titres donnent lieu à des négociations très-actives et offrent un placement très-avantageux; le taux peu élevé de la rente et des obligations françaises a jusqu'à présent empêché que leur invasion s'emparât complétement de tous les petits capitaux.

Mais encore, si l'État, en les absorbant, détruisait les futures émissions d'emprunts de chemins de fer français, pourrait-il se rendre maître des trois ou quatre milliards d'obligations déjà émises, lesquelles peuvent, dans la situation où se trouvent toutes les places financières du monde, revenir à chaque instant sur le marché à l'état flottant, et seront sans cesse, quoi qu'on fasse, par leur essence mobile, une concurrence à la rente?

Je sais bien que la proposition que je combats a déjà été repoussée par le Corps législatif, lors de la discussion de la loi de 1859 sur les chemins de fer; mais on y revient à chaque instant, et il serait utile au bien général des affaires que cette appréhension d'un emprunt particulier à des intérêts pour lesquels le gouvernement a eu, jusqu'à ce jour, la plus grande condescendance, ne fût pas toujours suspendue sur l'avenir des finances publiques. Néanmoins, si le gouvernement consentait à endosser ces emprunts qui, disproportionnellement répartis sur le capital-actions des entreprises de chemins de fer, pourraient être appelés les crédits supplémentaires et extraordinaires des compagnies, comment emprunterait-il? Ne peut-on pas dire qu'un emprunt de *deux milliards*, avec des versements successifs et annuels, pèserait sur le cours de la rente? Et dans quelle forme ferait-on cet emprunt? Serait-ce avec des bons cinquantenaires ou trentenaires, dont l'acclimatation serait fort difficile, si on en juge par la tentative qui a si peu réussi? L'émission d'un nouveau fonds

d'État est en effet entourée d'immenses difficultés. Avant que l'éducation du public soit faite, avant que ses mœurs soient changées, le crédit des nouveaux titres est exposé à de graves aventures. Il a fallu une révolution et le remboursement des caisses d'épargne dans des conditions qui laissaient, au préjudice du Trésor, de grands bénéfices aux porteurs de livrets, pour populariser la rente et amener le courant des petits capitaux vers les fonds de l'État. Au moment où tout le monde reconnaît l'utilité de convertir le 4 1/2 en 3 pour 100 pour élever le cours normal de la rente, introduire, en remplacement de ce 4 1/2, une nouvelle valeur d'État qui concurrencerait le 3 pour 100, serait, nous le croyons, une opération qui ne pourrait produire aucune bonne raison en sa faveur. Il suffit, pour s'en convaincre, malgré l'exemple contraire fourni par d'autres pays où la popularité est séculairement acquise à ces pratiques financières, c'est-à-dire aux emprunts d'État remboursables par amortissement annuel[1], de voir avec quelle indifférence et quelle défaveur ont été accueillis par le public français les bons trentenaires. La tentative, on doit le répéter, n'a pas été heureuse, et on ne pourrait en faire la base d'un nouveau système. Ce n'est pas par des obligations d'État substituées aux obligations des compagnies que la question peut être résolue. Il s'agirait donc de savoir si le gouvernement, dans la forme ordinaire de ses emprunts, pourrait trouver

1. L'Allemagne et la Hollande.

des capitaux au-dessous de 4 fr. 65 c. pour 100, chiffre de la garantie qu'il a donnée sur le second réseau. L'emprunt pour la guerre d'Italie a été fait à 60 francs en 3 pour 100 : c'est le dernier; le premier (depuis l'Empire), celui de 1854, a été contracté à 63 fr. 54 c., et les bons trentenaires ont été négociés au-dessus de 5 pour 100 : voilà les précédents [1]. Mais l'État ne garantit que 4 fr. 65 c. pour 100 aux compagnies. Cette garantie est aléatoire, et nous avons l'espoir qu'elle pourrait ne pas être effective. Pourquoi donc substituerait-il à une garantie éventuelle un engagement définitif qui pourrait être supérieur à cette garantie? Quel bien en résulterait-il pour la chose publique? En épuisant toutes ses ressources pour une industrie qui a donné d'immenses profits à ceux qui y ont participé, il se rendrait

1. Ces bons ont été émis à 440 francs remboursables à 500 francs. Les versements successifs ont été échelonnés sur l'espace d'une année, tandis que la jouissance du revenu de 20 francs a couru du moment même de l'émission. Les délais de payement, combinés avec le revenu assuré, ont représenté un bénéfice d'environ 12 francs. Le ministre des finances, dans son rapport, avait fait allusion à un autre bénéfice, celui qui résulterait de l'anticipation des versements et de l'escompte que le Trésor bonifierait en faveur de la libération anticipée; mais l'escompte accordé par le Trésor n'étant que de 3 pour 100, tandis que la jouissance d'intérêt qu'il accordait aux obligations malgré les délais de versement était de près de 5 pour 100, il est clair que les souscripteurs n'ont pas été sollicités à escompter leurs versements : au profit de 7 fr. 23 c. que l'escompte leur offrait, ils ont dû préférer le profit de 12 francs, que leur donnaient les délais de versement combinés avec le taux de la jouissance. Si l'on déduit ces 12 francs du prix nominal d'émission, le prix réel de re-

impuissant à en étendre les bienfaits aux contrées les plus pauvres du pays. Cependant, si malgré tout l'État empruntait, soit en titres nouveaux, soit en titres 3 pour 100 pour le compte des compagnies, il serait bientôt obligé d'absorber toutes les obligations qu'elles ont déjà émises, et à quel prix donnerait-il de la rente en échange de valeurs qui représentent à leur cours d'émission de 5 1/2 à 7 pour 100 d'intérêt? Quel avantage l'État trouverait-il dans ce système d'unification et de conversion à outrance? On ne peut pas dire que le Trésor, empruntant au-dessus ou au-dessous de 5 pour 100 pour le compte des compagnies, recevrait d'elles un titre qui donnerait un intérêt supérieur à celui qu'il accorderait lui-même, car si les compagnies veulent courir le risque d'avoir un prêteur aussi redoutable que

vient a donc été de 428 francs. *Que rapportent ces* 428 *francs,* qui ont été le débours effectif du souscripteur? D'une part, un revenu de 20 francs; d'autre part, une prime de remboursement à percevoir dans un espace de 28 années, prime formée par la différence entre 428 francs, coût primitif de l'obligation, et 500 francs, sa valeur au moment du remboursement. Cette différence, qui constitue la prime de remboursement, est de 72 francs. L'amortissement annuel, pour une somme de 72 francs à rembourser en 28 ans, est de 1 fr. 43 c. Ce n'est donc pas au prix *officiel* de 432 fr. 77 c. qu'ont été négociés ces bons, mais bien au prix de 428 francs, et cette somme doit rapporter un revenu annuel de 21 fr. 43 c., c'est-à-dire 5 7/1000 pour 100. *La capitalisation de ce revenu en* 3 pour 100 *donne* 59 *fr.* 91 *c.* On peut donc affirmer que l'emprunt contracté en obligations trentenaires représente du 3 pour 100 à plus de 5 pour 100.

l'État, elles ne peuvent y consentir que si ce prêteur leur offre plus d'avantages que le public, auquel elles ont toujours la liberté de s'adresser. Pour que cette combinaison réussît, il faudrait donc qu'en consentant à négocier leurs obligations au-dessus de 5 pour 100, elles fissent un traité à forfait pour sept ou huit ans, période qu'elles ont encore à parcourir pour accomplir leurs engagements. Elles renonceraient ainsi sans profit à la chance de pouvoir négocier, à des cours plus élevés que ceux qui se sont établis pendant les quatre ou cinq années de crise que nous venons de traverser, leurs titres d'obligations, et elles introduiraient dans leur sein un créancier hypothécaire formidable, dont les tendances sont de porter atteinte à leur existence même. L'expédient que l'on préconise ne tarderait pas, en effet, à conduire à l'expropriation des compagnies, et malheureusement on ne rencontrerait peut-être pas une grande résistance de leur part à laisser consommer une opération économique et financière désastreuse pour le Trésor et pour les principes, ainsi que j'ai essayé de l'établir dans le travail qu'on trouvera dans ce volume sous ce titre : *Du rachat des chemins de fer par l'État.*

Cependant on ne doit pas se dissimuler que la faveur publique a abandonné les entreprises de chemins de fer, et j'oserai peut-être affirmer que l'administration des travaux publics elle-même est dépourvue de tout système pour compléter ou même pour continuer cette grande œuvre. La loi de 1845, qui interdit aux concessionnaires de chemins de fer de se faire payer

les concessions par les actionnaires, ne laissant de chances de bénéfices aux promoteurs de ces affaires que dans l'émission, désormais impossible, de titres avec prime; l'interdiction, faite aux nouvelles compagnies qui demanderont des concessions dans le troisième réseau, de contracter des marchés de travaux à forfait; la concurrence que font à ces entreprises les entreprises étrangères, qui offrent à leurs administrateurs et fondateurs plus d'avantages directs ou indirects; la capitalisation élevée de tous les titres qui reposent sur les sociétés de chemins de fer, toutes ces causes ont créé, il faut bien l'avouer, une situation presque inextricable.

Je ne veux pas dire que l'omnipotence des six grandes compagnies, que la part considérable qu'elles ont prise dans le chiffre de notre fortune mobilière, les rend peu disposées à se donner le souci de solutions nouvelles; il ne me servirait à rien d'ajouter que nous sommes menacés de payer chèrement la faute qui a été commise lorsqu'on a constitué ces groupes monopolisants, qui ont pris les habitudes insouciantes des administrations irresponsables; mais ce que je dois faire remarquer, c'est que par suite de la solidarité qui existe entre les titres mobiliers de toute nature et les titres de chemins de fer, entre le besoin qu'a le pays d'étendre à tous les points du territoire le bienfait des voies ferrées et l'exécution du second réseau, il est utile de prendre des mesures de prévoyance et de pousser à une organisation nouvelle du crédit et des conditions d'exploitation et de construction des chemins de fer. Ce dernier travail fait

l'objet des études de la commission instituée par le ministre, dont nous avons plus haut donné la composition. Quant à la question financière, je crois qu'il est opportun de la présenter de nouveau au jugement de l'opinion publique, et c'est dans ce but que je réunis aujourd'hui, revus, corrigés et augmentés, comme on dit, les divers écrits que j'ai publiés sur cette matière. J'y suis d'autant plus porté, qu'aucune solution nouvelle et indépendante de l'action de l'État n'est venue à l'encontre de celle que j'ai exposée; que mes propositions ont donné lieu à des discussions longues et approfondies, et qu'elles ont été l'objet, de la part du gouvernement, d'un examen officiel, ainsi qu'en témoigne la lettre suivante que je crois pouvoir rendre publique :

« Paris, le 13 août 1860.

« Monsieur,

« J'ai fait examiner, ainsi que je vous l'annonçai le « 11 mai dernier, le mémoire que vous avez adressé « à l'Empereur concernant les avantages que présen- « terait la création d'une *Banque des chemins de fer,* « dont vous aviez indiqué les bases dans une brochure « publiée en 1859 sous ce titre : *Solution de la ques-* « *tion des chemins de fer.*

« Après avoir pris moi-même connaissance de votre « intéressant travail, ainsi que du rapport qui m'a été

« remis par M. Job, inspecteur général des ponts et « chaussées, chargé de son examen, j'ai reconnu que « l'étude d'un projet de banque, tel que vous le pro- « posez, se lie étroitement aux questions d'organisation « et de pratique financière, et rentre dès lors spéciale- « ment dans les attributions de M. le ministre des « finances. J'ai, en conséquence, l'honneur de vous « informer que je viens de transmettre à Son Excel- « lence votre mémoire, la brochure qui y était jointe, « ainsi que votre lettre du 1er août courant et le projet « de statuts qui l'accompagnait.

« Recevez, monsieur, l'assurance de ma considération « très-distinguée.

« *Le ministre de l'Agriculture, du Commerce*
« *et des Travaux publics,*

« E. ROUHER. »

On pourra suivre dans ce volume les phases diverses par lesquelles a passé cette idée d'une *Banque des chemins de fer,* avant d'arriver à la forme définitive qu'elle a prise dans le chapitre intitulé : *La Banque des chemins de fer et le troisième réseau*, lequel contient un exposé complet du mécanisme et des résultats de cette institution de crédit. Dans mon esprit, cette innovation, impérieusement réclamée par les intérêts les plus légitimes, auxquels elle donnerait satisfaction, serait comme la base d'une réforme

générale dans l'organisation du crédit. Ainsi que j'aurai lieu de le faire remarquer dans diverses occasions, la transformation qui s'opère dans notre commerce et dans notre industrie, par la réforme de notre législation douanière, amène, comme conséquence équitable et logique, la transformation parallèle et dans un sens libéral de nos établissements financiers. Les monopoles centralisateurs sont désormais impuissants à pourvoir aux nécessités du travail; il faut que le crédit circule et s'étende dans notre pays, comme ses produits et comme ses voies ferrées. Il faut qu'un système de liberté dans les transactions et dans les associations soit consacré par des lois nouvelles, appropriées à l'activité individuelle, et que nous mettions nos mœurs et nos institutions en harmonie avec celles des peuples industriels et commerçants, nos émules et nos rivaux.

C'est dans cet esprit que j'ai joint aux études sur la question spéciale des chemins de fer les articles que j'ai publiés dans la *Revue des Deux Mondes* sur les questions de crédit.

SOLUTION

DE LA

QUESTION DES CHEMINS DE FER

DE L'EXTENSION DES RÉSEAUX

ET DES NOUVELLES CONVENTIONS

(1859)

Les modifications qui viennent d'être apportées aux cahiers des charges des compagnies de chemins de fer (1859), ayant changé complétement les conditions de leurs concessions, semblent avoir limité les progrès de cette industrie aux réseaux actuellement concédés. L'État a aujourd'hui paralysé les moyens dont il disposait pour créer ces grandes voies de communication qui ont si profondément révolutionné, partout où elles ont été établies, la production industrielle de la France.

Nous croyons qu'il serait superflu de répéter ici com-

ment l'État et le pays se sont associés pour réaliser cette œuvre coûteuse et difficile; le public est trop intéressé dans ces questions et, directement ou indirectement, il y a pris une part trop importante, pour qu'il soit nécessaire de rappeler les phases diverses qu'elles ont parcourues et les systèmes successifs qui ont été mis en pratique pour les résoudre. Il nous suffira donc, pensons-nous, de noter que le premier réseau des chemins de fer a été constitué à l'aide de la loi de 1842, qui a mis à la charge de l'État une partie des frais de leur construction, les terrassements et les ouvrages d'art, que successivement on a appliqué à l'organisation des compagnies le système des subventions en argent équivalant à la participation en nature, on nous permettra ce mot, et que ce système a été complété et quelquefois remplacé par celui de la garantie d'un minimum d'intérêt sur un capital déterminé. Ces combinaisons diverses ont doté le pays des chemins de fer actuellement en exploitation; et comme la garantie d'intérêt n'a jamais été effective, comme les subventions en travaux ou en argent ont porté sur des lignes dont les revenus ont dépassé toutes les espérances, on a conçu de l'industrie des chemins de fer une opinion si avantageuse, qu'à un certain moment le gouvernement a cru, non-seulement pouvoir se retirer de toute espèce de participation dans l'existence et la formation des compagnies, mais encore se faire restituer, sous forme de constructions nouvelles et onéreuses, ce qu'on a appelé *les faveurs* dont elles avaient été comblées. En d'autres

termes, on a voulu reprendre les subventions qui avaient été, pensait-on, un acte de générosité inutile pour la construction de l'ancien réseau, en chargeant les compagnies de construire des lignes nouvelles, dont les revenus devaient être relativement peu importants, sans que l'État participât en quoi que ce fût à leur établissement.

On sait ce qui en est advenu ; nous n'avons pas à en connaître dans ce travail; qu'il nous suffise de constater que, par tous ces remaniements et par toutes ces agitations en sens contraire, on avait arrêté dans son action le plus puissant instrument de progrès qui ait jamais existé, et que, dans l'effort complexe et douteux qui vient d'être fait pour lui redonner le mouvement, on semble, comme nous le disions en commençant, avoir voulu borner son développement aux réseaux concédés aux six compagnies et le limiter ainsi, par l'épuisement de toutes les combinaisons financières, à un réseau de 16,000 kilomètres.

C'est contre ce résultat que nous venons protester ; car si le vaste tracé des voies de communication adopté par le premier Empire sous le nom de *routes impériales* répondait à des nécessités qui, à l'époque de sa création, étaient bien moins considérables qu'aujourd'hui, on doit reconnaître qu'en regard des 35,000 kilomètres de routes impériales[1], les 16,000 kilomètres de chemins de fer concédés ne sont que le commencement de

1. Il existe 48,000 kilomètres de routes départementales.

la satisfaction des besoins les plus impérieux du pays.

En effet, les lignes exploitées et concédées traversent les départements les plus riches et les plus populeux de la France; elles satisfont aux besoins de toutes les industries qui se sont créées depuis cinquante ans; elles ont été même établies dans ce but, et, si elles sont venues en aide à l'agriculture, ce n'est que d'une manière accessoire, car nos départements les plus pauvres n'ont pas encore de chemins de fer, et ce sont des départements essentiellement agricoles; ils produisent du blé, du vin, du bétail, et, un perfectionnement dans les voies de communication pourrait y faire rencontrer des richesses minérales maintenant sans valeur. Pourtant, par la garantie d'intérêt et par les subventions qui puisent leurs ressources dans l'impôt, ces départements ont, comme leurs voisins plus favorisés, participé de leurs deniers et de leur solidarité à la création et à l'organisation du réseau concédé.

Cette situation est anormale.

Elle crée dans un pays, où nous avons conquis toutes les égalités, une inégalité choquante dans la distribution de ce que nous nous permettrons d'appeler la prospérité publique. Ces départements, en effet, ne peuvent pas se présenter à conditions égales dans l'approvisionnement de la consommation; le transport entrant pour un chiffre élevé dans le prix de la production, ils ne peuvent pas livrer sur le marché le blé, le vin et le bétail, dans des conditions égales à celles où se trouvent les producteurs qui ont à leur disposition des

moyens de transport économiques et faciles. De plus, cette inégalité dans la situation de la production a détruit l'économie dans ses bases primordiales. Ainsi, les chemins de fer étendant le rayon d'approvisionnement des grandes villes, il en est résulté que le travail s'y est développé en raison de la prospérité qu'ils faisaient naître auprès d'eux. L'ouvrier agricole s'est alors dirigé vers les endroits où le travail se produisait d'une façon permanente et s'est trouvé dans la situation où étaient les habitants des points les plus rapprochés des grands centres de population. Il en est résulté que les contrées avoisinant les 8,000 kilomètres de chemins de fer en exploitation voient la population s'accroître d'une manière considérable dans leur sein; tout rayonne vers ces centres et les extrémités se dépeuplent. Et cette inégalité dans cette distribution de richesses a non-seulement mis les départements pauvres dans l'impossibilité de présenter leurs produits dans des conditions également avantageuses, mais encore, par la dépopulation, elle a augmenté pour eux le prix de la main-d'œuvre, la leur a rendue extrêmement difficile à trouver, et on pourrait dire qu'elle a placé ces départements dans l'impossibilité de produire.

Cette situation constitue non-seulement une injustice, mais encore un danger. Il n'est pas permis de changer les conditions de la production d'un pays, de déplacer les intérêts des individus et la valeur des choses, d'appauvrir des contrées déjà pauvres en offrant ailleurs à la main-d'œuvre une rémunération plus élevée et qu'elle

court justement rechercher; il n'est pas permis, disons-nous, de constituer des causes de décadence, d'impuissance et de stérilité dans certaines contrées d'un pays comme le nôtre, sans s'imposer le devoir de rechercher tous les moyens possibles pour qu'il soit au plus tôt apporté remède à cette inégalité, nous répétons le mot : la France ne veut pas et n'a jamais voulu d'Irlande, même au point de vue purement économique.

Ceci établi, l'objection qui se présente immédiatement, c'est que les voies ferrées étant très-coûteuses, il est indispensable, avant de songer à les construire, de rencontrer dans leur tracé des éléments de transport suffisants pour donner aux capitaux qui leur sont nécessaires une juste rémunération. C'est cette nécessité qui a fait limiter le réseau à 16,000 kilomètres et l'empêche d'atteindre le chiffre de 35,000 kilomètres des routes impériales. La solution de cette difficulté sera exposée dans le courant de ce travail, où nous avons l'intention de prouver que l'on peut compléter les réseaux des chemins de fer au prix de 150,000 francs le kilomètre, au lieu de 330,000 francs [1], chiffre auquel ressort en moyenne le kilomètre des lignes construites en France.

Mais, avant d'entrer dans ce détail, nous voulons dire ce qu'a produit le système de la subvention et de la garantie d'intérêt par l'État.

1. Documents statistiques publiés par le ministre des travaux publics, page 87.

L'État a dépensé en subventions, ou en travaux exécutés dans les conditions de la loi de 1842 jusqu'à ce jour (1859), une somme de 700 millions qui a servi à la construction des chemins de fer en exploitation [1]. Par les divers impôts dont il a grevé cette industrie il en retire déjà annuellement 57 millions, ainsi que nous allons l'établir, c'est-à-dire qu'ayant emprunté 700 millions à un taux moyen de 4 pour 100, car ces emprunts ont été faits sous les anciens gouvernements, il retire de ses subventions un intérêt de 8 pour 100 et qu'il a fait une meilleure opération que les compagnies elles-mêmes. Or, c'est ce système des subventions que l'on a qualifié du mot, désormais presque impossible à déraciner de l'esprit public, de *sacrifices de l'État*. Cette opinion est évidemment erronée, et nous allons prouver ce que nous avons avancé, que l'État retire en réalité plus de 8 pour 100 des sommes qu'il a employées aux réseaux actuels des chemins de fer.

REVENUS DES SUBVENTIONS DE L'ÉTAT.

Impôt sur les transports de voyageurs et de grande vitesse : le revenu des compagnies est aujourd'hui

1. Les routes départementales ont coûté 700 millions. Les 35,000 kilomètres de routes impériales représentent une valeur d'un milliard. L'État entretient ces voies de communication et n'en reçoit directement rien.

d'environ 300 millions par an, sur lesquels 150 millions sont le produit de la grande vitesse. L'État perçoit sur cette somme un droit des 11/112, soit fr. 15,000,000 en chiffre rond.

Cet impôt a donné en 1857, 17,012,871 fr. 54 c.; en chiffre rond................F.	17,000,000
Impôts de toutes sortes : timbre, patentes, licences, etc. estimés à..........F.	3,000,000
Impôt sur les actions et les obligations, estimé dans les recettes du budget, page 65 de la note préliminaire, à............F.	14,000,000
Transport des dépêches : appréciation tant sur les économies du service que sur la réduction des dépenses proportionnelles des transports considérablement développés depuis la réduction de la taxe..F.	10,000,000
Transport de guerre : la réduction du prix des places pour les militaires est au chemin du Nord de 6c 39 à 1c 73, soit 4c 66. Le nombre de militaires transportés à 1 kilomètre a été sur ce chemin de 18 millions, et sur celui de Lyon de 73 millions: économie de l'État, 4,240,000 francs. Ce serait environ pour l'ensemble des réseaux une économie que le gouvernment obtiendrait de....................F.	7,000,000
A reporter...	51,000,000

Report...	51,000,000
La guerre d'Italie a doublé cette économie en 1859.	
Il y a lieu d'ajouter à ces chiffres celui de l'économie faite sur l'entretien des routes. La comparaison des crédits demandés à cet effet constate, de 1850 à 1857, une réduction de 3,000,000 francs. Si l'on considère les frais d'entretien que nécessiteraient les routes, si tous les transports s'y effectuaient, cette économie peut être portée à..........................F.	6,000,000
F.	57,000,000
Transport gratuit des agents des douanes, des contributions indirectes, du personnel des télégraphes, etc., etc........	*Mémoire.*

Nous ajoutons encore pour mémoire, à ce chiffre de 57 millions, la construction des lignes télégraphiques presque entièrement effectuée avec les deniers des compagnies, les frais du contrôle et la part que prend dans cette industrie le personnel des travaux publics, la retenue pour les pensions sur un traitement plus élevé, etc., etc., toutes choses qui soulagent d'autant le budget de ce ministère. Nous ne comptons pas l'accroissement du revenu des contributions indirectes et des impôts de toute nature.

Ainsi, le système des subventions n'a été autre

chose qu'une véritable association de l'État et du public pour arriver à un résultat qu'il n'était pas possible d'atteindre sans cette combinaison d'efforts. C'était le meilleur système pour les capitaux; il a été, on le voit, le meilleur pour l'État et a permis l'organisation du réseau primitif. Il ne faut pas oublier, en outre, qu'à côté des avantages qu'il en retire journellement l'État s'est réservé le droit de rachat dans des conditions qu'il est presque libre de choisir; qu'il partage avec les compagnies leurs bénéfices, si ces bénéfices dépassent l'intérêt de 8 pour 100 de leur capital, à partir d'une époque déterminée, et qu'il sera propriétaire dans 99 ans des 8 ou 10 milliards que représentera la propriété des chemins de fer.

Quant aux avantages politiques, la part des chemins de fer dans la campagne d'Italie en est une preuve nouvelle et éclatante.

Mais l'opposition qui s'est manifestée depuis quelques années contre les compagnies, comme si les compagnies ne représentaient pas les capitaux de tout le monde, comme si ces êtres anonymes n'étaient pas une collection d'intérêts privés, qui touchent directement ou indirectement à toutes les existences; cette opposition, disons-nous, a fait que le gouvernement, dans ses dernières combinaisons, n'a appliqué qu'exceptionnellement et comme par faveur les conditions de la loi de 1842 (à la compagnie de l'Ouest et à celle du Midi, placées dans des positions particulières) et qu'il a accordé un minimum d'intérêt de 4 fr. 65c. pour 100 aux autres

compagnies et même aux deux que nous avons citées pour le capital qui reste à leur charge. Ce système aura peut-être pour effet de rendre réelle cette garantie d'intérêt qui ne devrait être, en bonne économie financière, que ce qu'elle a été jusqu'à présent, une simple responsabilité morale de l'État.

En effet, d'après les devis établis pour la concession du nouveau réseau, on peut dire que le prix moyen du kilomètre sera égal, s'il n'est supérieur, au coût kilométrique du réseau en exploitation, soit 330,000 francs, ainsi que le prouve le tableau ci-dessous[1].

C'est là un péril réel pour le Trésor et les compagnies. Au lieu d'accroître les revenus de l'État, le nouveau système peut, en effet, grever son budget d'une perte annuelle considérable, et il limite les dividendes

1. Les chiffres de ce tableau sont extraits des documents officiels publiés par le ministère des travaux publics :

	DIVERS.	MIDI.	EST-ARDENNES	NORD.	LYON. MÉD. DAUPHINÉ	ORLÉANS.	OUEST.
	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.
Longueur kilométrique :							
Ancien réseau.....	234	798	985	967	1,834	1,764	1,192
Nouveau réseau....	»	825	1,365	618	2,496	2,162	1,112
	234	1,623	2,350	1,585	4,330	3,926	2,304
En exploitation au 1er février 1859..........	134	794	1,767	925	2,165	1,733	1,183
Prix du kilomètre (nouv. réseau). Compagnies..	»	fr. 160,000	fr. 382,000	fr. 324,000	fr. 450,000	fr. 376,000	fr. 261,000
État.......	»	136,000	»	»	»	»	46,000
Prix par kilomètre du nouveau réseau.........	fr.	296,000	382,000	324,000	450,000	376,000	307,000

des compagnies en laissant à leur charge le service d'emprunts dont le taux dépassera normalement de 1,35 pour 100 le chiffre du revenu qui leur est garanti. Ces emprunts devant être réalisés en obligations, on peut dire qu'ils coûteront avec l'amortissement 6 pour 100 d'intérêt. Mais, comme l'État ne garantit que 4,65 pour 100, les compagnies auront à parfaire la différence avec les produits de leur revenu actuel dans certaines conditions expliquées dans les nouvelles conventions et qui donneront, sans aucun doute, naissance à des difficultés et à des discussions très-graves. Cependant, 6 pour 100 sur 330,000 francs font 19,800 francs d'intérêt; en calculant les dépenses de l'exploitation à 10,000 francs par kilomètre, il faudrait, pour que la garantie de l'État ne fût pas effective, que le nouveau réseau produisît brut un revenu kilométrique annuel de 29,600 francs, ce qui est à peu près le chiffre qu'ont donné les chemins de fer des environs de Paris dans les premiers mois de leur exploitation. Or, nous ne croyons pas que le revenu du nouveau réseau soit supérieur à 15,000 francs par kilomètre, et, avec l'organisation présente des compagnies, ce revenu laissera retomber une grande partie de la charge des emprunts sur l'État et sur l'ancien réseau.

Cette critique des nouvelles conventions semble être contraire au but que nous nous proposons d'atteindre, car, en indiquant que la combinaison peut ne pas être heureuse pour compléter un réseau de 16,000 kilomètres, on pourrait demander pourquoi nous réclamons

que le réseau s'étende jusqu'à 30,000 ou 35,000 kilomètres. Nous pourrions nous appuyer sur la nécessité de féconder par des lignes secondaires les réseaux actuels; mais ce que nous voulons surtout constater, c'est que la première difficulté à résoudre, pour arriver à un ensemble plus satisfaisant pour l'État et le pays, consiste à établir des chemins de fer plus économiquement, et à se procurer, dans des conditions meilleures, l'argent nécessaire pour les construire. En effet, tant que les chemins de fer seront obligés d'emprunter à 6 pour 100, on peut dire que les compagnies seront à l'état de crise; tant que le gouvernement ne prendra que des demi-mesures et ne créera pas, pour une industrie qui représente dans ce moment près de quatre milliards, des moyens de vivre et d'agir autres que ceux qu'elle a aujourd'hui à sa disposition; tant que cette industrie n'aura pas une existence propre, indépendante, et sans autre solidarité avec les autres industries que celle du travail; tant qu'elle aura à subir le contre-coup des désastres financiers et de la situation de l'État, elle restera dans une condition sans cesse compromettante pour les immenses intérêts qu'elle représente. Elle ne trouvera des secours qu'à des conditions onéreuses et sera financièrement un danger permanent pour le crédit public, par la masse des valeurs qu'elle a émises et qu'elle émet.

Cependant les chemins de fer ont complétement changé les conditions du travail; ils les ont dénaturées. Ils ont fondé des usines et créé des besoins de production industrielle qui demandent maintenant une satis-

faction constante; ils ont révolutionné les lois de la répartition des aptitudes des individus, à ce point que l'on a changé la direction des esprits et que la nouvelle génération est destinée presque exclusivement aux travaux nécessités par cette grande industrie, et aux exploitations diverses qui en sont la conséquence. Ainsi, non-seulement les chemins de fer ont détruit l'équilibre dans la répartition du travail et le développement des richesses du pays, mais ils ont encore fait naître d'inapaisables et désormais impérieux besoins d'activité et d'emploi des forces préparées à leur intention, par suite de l'immense place qu'ils ont prise dans l'économie politique du pays.

Arrêter la marche de ce progrès, ce serait non-seulement courir le plus grave danger social, mais préparer encore, à notre avis, pour un avenir prochain, une déchéance de la France dans l'ordre des faits économiques qui lui ont permis, depuis trente ans, de lutter contre les nations commerçantes et industrielles ses rivales. Or, ce sont ces dangers, c'est la nécessité de les conjurer, qui nous ont engagé à publier l'étude qui va suivre.

DE LA CONSTRUCTION ÉCONOMIQUE DES CHEMINS DE FER

Les six compagnies de chemins de fer qui ont à construire et à exploiter les réseaux concédés ne peuvent pas résoudre le problème économique que nous nous sommes posé. En effet, leurs types de travaux d'art, l'établissement de leurs voies et de leur matériel constituent un ensemble auquel il ne serait pas permis de toucher sans changer complétement les conditions de leur exploitation ; il faut que l'assiette du chemin soit partout uniforme, que les travaux d'art soient exécutés sur le même type, que la voie offre en tous points la même résistance, que le matériel roulant, soit comme poids, soit comme capacité, soit comme force de traction, présente partout une homogénéité indispensable. Et, dans les diverses modifications qui ont été, à plusieurs reprises, apportées aux cahiers des charges des compagnies, on a pu remarquer que, loin d'améliorer ou de modifier cet état de choses, la tendance a toujours été de l'aggraver. Les cahiers des charges, au point de vue de la construction, sont en effet rédigés dans un esprit de système et de *tradition*, ils font par-

bénéfices de l'expérience. Elles sont fatalement condamnées à construire cher, parce qu'elles ne peuvent pas avoir deux systèmes d'exploitation. Un matériel lourd ne peut pas circuler sur une voie relativement faible, une organisation de véhicules de grande capacité ne peut pas être modifiée pour des embranchements, etc., etc. (j'indique les obstacles insurmontables). C'est l'histoire des anciennes messageries : pour d'autres causes, elles ne desservaient pas certaines lignes qui n'offraient pas d'aliment proportionné à leurs grands véhicules, à leur service régulier, etc., etc. Elles avaient laissé ces exploitations à des entreprises particulières, à de petites associations similaires, mais diversement organisées suivant les besoins qu'elles avaient à satisfaire. On peut donc dire que les Compagnies, constituées comme elles le sont, ne donnent pas véritablement ce que devrait être le coût moyen kilométrique des chemins de fer, car on doit tenir compte, dans le chiffre officiel, de tous les déboires dus à l'inexpérience pratique d'une invention encore neuve, de toutes les constructions réédifiées à plusieurs reprises, de tous les tâtonnements, en un mot, qui ont été faits depuis l'origine, et ont augmenté ce coût moyen dans une proportion considérable. Ajoutons que les chemins de fer des environs de Paris, les premiers construits, entrent dans la moyenne pour un chiffre excessif, ce qui la rend fausse.

Il résulte de ce qui précède que le progrès économique n'a pu être réalisé par les compagnies organi-

un modèle uniforme, toutes ces causes les empêchent donc de donner une solution économique à la question de la construction, que nous voulons résoudre.

Pourtant, malgré toutes ces entraves, les chemins de fer ayant donné un démenti éclatant aux prévisions officielles, tant pour leur construction que pour leur revenu, il est arrivé qu'on a fait de ces résultats une règle générale, et qu'en se préoccupant seulement du revenu obtenu par l'existence d'un trafic qui n'aura pas d'équivalent, on l'a appliquée à des lignes qui auront un trafic de 40 à 50 pour 100 inférieur. C'est ce qui a fait croire à la prospérité inépuisable des chemins de fer, et a amené toutes les complications sous le poids desquelles ils ont paru succomber.

Mais pour ce qui concerne le prix de revient, on n'a pas paru s'en préoccuper; et c'est ici que nous devons exposer ce que nous avons déjà fait pressentir, que la fusion des compagnies a été fatale aux progrès économiques de la construction des chemins de fer. Cette fusion a été à l'encontre du but qu'elle voulait atteindre. Des compagnies diverses auraient pu, en effet, construire dans des systèmes différents, organiser leur exploitation d'une manière plus avantageuse et plus économique comme matériel fixe et roulant. Elles auraient pu, en profitant des progrès réalisés depuis vingt ans, diminuer l'emploi du capital. Mais les compagnies étant obligées de poursuivre à outrance les conséquences de leur système de construction établi au début de cette industrie, elles n'ont pu en rien profiter des

bénéfices de l'expérience. Elles sont fatalement condamnées à construire cher, parce qu'elles ne peuvent pas avoir deux systèmes d'exploitation. Un matériel lourd ne peut pas circuler sur une voie relativement faible, une organisation de véhicules de grande capacité ne peut pas être modifiée pour des embranchements, etc., etc. (j'indique les obstacles insurmontables). C'est l'histoire des anciennes messageries : pour d'autres causes, elles ne desservaient pas certaines lignes qui n'offraient pas d'aliment proportionné à leurs grands véhicules, à leur service régulier, etc., etc. Elles avaient laissé ces exploitations à des entreprises particulières, à de petites associations similaires, mais diversement organisées suivant les besoins qu'elles avaient à satisfaire. On peut donc dire que les Compagnies, constituées comme elles le sont, ne donnent pas véritablement ce que devrait être le coût moyen kilométrique des chemins de fer, car on doit tenir compte, dans le chiffre officiel, de tous les déboires dus à l'inexpérience pratique d'une invention encore neuve, de toutes les constructions réédifiées à plusieurs reprises, de tous les tâtonnements, en un mot, qui ont été faits depuis l'origine, et ont augmenté ce coût moyen dans une proportion considérable. Ajoutons que les chemins de fer des environs de Paris, les premiers construits, entrent dans la moyenne pour un chiffre excessif, ce qui la rend fausse.

Il résulte de ce qui précède que le progrès économique n'a pu être réalisé par les compagnies organi-

sées comme elles le sont et que cependant la moyenne du coût kilométrique de 330,000 francs peut être considérée comme n'étant pas une base sérieuse d'appréciation.

Cependant, si le gouvernement avait construit lui-même les chemins de fer, il aurait commis certainement toutes les erreurs des compagnies, auxquelles se serait ajoutée l'obligation de ne tenir presque aucun compte des résultats financiers de cette entreprise. Il aurait été lié, bien plus que les compagnies, à des systèmes et à des principes invariables. On l'a vu pour les canaux ; les derniers construits sont ceux qui coûtent le plus cher. Le canal latéral à la Garonne a coûté 66 millions de francs, et il donne 400,000 francs de revenu ! Ceci dit en passant, nous en concluons que l'État, lorsqu'il fait de grands travaux publics, est contraint, sans s'inquiéter des résultats financiers, d'appliquer les lois de la plus rigoureuse égalité à ses constructions ; qu'il ne peut conséquemment construire que très-chèrement. Pourquoi ferait-il un chemin de fer moins commode, moins remarquable par ses travaux, dans le département de la Creuse, par exemple, que dans tout autre département plus riche ? Quand c'est l'impôt qui paye, tout le monde a les mêmes droits. Donc, les traditions de l'administration, son esprit et son contrôle n'ont pas amené l'État à s'occuper de la question du prix de revient, qu'il est d'ailleurs inhabile à résoudre, parce que ceux qui dépensent ne sont pas ceux qui ont à s'occuper du revenu.

Son inaptitude étant reconnue sous le rapport des résultats financiers, l'État a donc eu raison de confier l'exécution des chemins de fer qu'il a décrétés à des compagnies qui, ayant à compter avec des capitaux librement associés, ont dû se préoccuper d'abord des revenus qu'elles devaient donner à ces capitaux, et agir dans la juste proportion qui doit exister entre la dépense et le produit. Mais ce principe économique n'a pas été assez le souci du gouvernement, lorsqu'il a refait le cahier des charges, remanié les conditions des concessions et constitué les six compagnies actuelles ; il paraît n'avoir eu en effet d'autre but que de satisfaire les intérêts engagés dans la question des transports en imposant certaines charges aux compagnies, et en même temps de sauvegarder les compagnies elles-mêmes en les garantissant contre toute espèce de concurrence. Il n'a dès lors tenu aucun compte, dans son système, des conditions onéreuses de la construction, ce qui est la vraie question à résoudre. Ces conditions, il les a même aggravées en ce qui dépendait de lui, et, comme nous l'avons exposé plus haut, par la concentration en six mains de tout le réseau, il a conduit fatalement l'industrie des chemins de fer à poursuivre les mêmes errements, à rester dans l'unité de ses systèmes de premier établissement, et l'a ainsi empêchée de profiter des progrès que l'expérience a amenés dans d'autres pays.

Or, cette expérience, notamment en ce qui concerne la grande compagnie des chemins de fer autrichiens, ayant prouvé que l'on pouvait en toute sécurité suffire

à un trafic de 30,000 à 35,000 francs par kilomètre avec des chemins de fer à une voie, nous avons pris pour base des calculs que nous allons donner des chemins de fer à une voie n'ayant qu'un revenu kilométrique de 15,000 francs. Ce revenu kilométrique de 15,000 francs a été pris sur les statistiques faites par l'État pour la concession du réseau pyrénéen, et ce chiffre nous paraît constituer la moyenne de ce que devront produire les chemins à construire en dehors du réseau actuellement concédé. Le réseau pyrénéen est composé en effet de départements agricoles qui n'auront de trafic que par les produits du sol et qui rentrent dans la catégorie de ceux qui n'ont pas encore profité de ces nouvelles voies de communication.

Ce qui précède a pour but de constater qu'avec leur organisation, leurs précédents et leurs engagements, les compagnies actuelles ne peuvent pas résoudre le problème économique que nous nous sommes posé, et qu'elles ne peuvent pas non plus entreprendre de nouvelles lignes en dehors de leurs réseaux. La constatation de cette impuissance nous a, en conséquence, conduit à étudier une solution indépendante de ces compagnies en prenant pour base la construction, avec une seule voie, de chemins de fer donnant 15,000 francs brut de revenu kilométrique annuel. — Nous devons ajouter toutefois, pour arriver à nos fins, que ce que nous disons de la construction s'applique par une déduction logique à l'exploitation, dont les frais sont beaucoup plus élevés dans le réseau actuel, qu'ils ne

devraient l'être dans un réseau construit dans d'autres conditions. L'importance de ces frais se mesure en effet à la capacité des véhicules, au développement de la force motrice, à la complication du service dans les stations intermédiaires, toutes choses qui doivent être profondément modifiées, et ne peuvent l'être lorsque l'administration des compagnies et la construction sont engagées par les bases mêmes de leur existence et par des errements suivis depuis leur origine. En résumé, on doit partir d'un nouveau principe et dire, pour résoudre toutes les difficultés que nous avons exposées : qu'un chemin de fer qui ne peut donner que 15,000 francs brut par kilomètre ne doit coûter que 150,000 francs de construction et 7,500 francs de frais d'exploitation, soit 50 pour 100 de sa recette, et que les chemins de fer restant à concéder doivent pouvoir être construits dans ces conditions. C'est ce que nous avons voulu prouver dans l'exposé et le devis qui vont suivre.

Plus bas nous donnons le coût moyen du kilomètre des chemins de fer en Europe. Dans une note subséquente nous donnerons ce coût moyen kilométrique dans les diverses parties du monde. — Ce que nous voulons faire ressortir de ce premier tableau, c'est qu'en dehors de la France et de l'Angleterre la moyenne du prix de revient d'un kilomètre de chemin de fer est de 233,036 francs. Dans le devis qui va suivre, en nous servant des progrès accomplis et n'établissant les chemins qu'*à une voie*, nous réduisons ce prix entre 150,000 et 156,000 francs par kilomètre.

Coût moyen du kilomètre de chemin de fer en Europe.

1er Groupe. —	Angleterre.........Fr.	540,040	par kil.
	France...............	503,310	(y compris les subventions.)
2e Groupe. —	Espagne..............	346,820	par kil.
	Hollande.............	339,370	
	Saxe	300,004	
	Belgique.............	255,765	
	Bade	245,400	
	Italie.................	245,329	
	Autriche.............	242,523	
	Wurtemberg.........	234,250	
	Suisse...............	232,612	
	Principtés allemandes.	223,500	
	Prusse...............	220,593	
	Bavière..............	217,323	
	Nord de l'Europe.....	150,500	

RÉSUMÉ

Moyenne 1er groupe.Fr.	528,390
Id. 2e id ...	233,036
Id. générale.....	397,538

Ce qui frappe tout d'abord dans ce résumé, c'est le coût élevé des constructions anglaises et françaises, qui se monte à plus du double du prix moyen kilométrique dans le reste de l'Europe. Toutefois, pour les chemins de fer français, ce prix, d'après les documents officiels, est réduit par les subventions à 330,000 francs par kilomètre.

Le prix, en Allemagne, en Belgique, en Italie, en Suisse, c'est-à-dire sur tout le continent européen, la France exceptée, varie peu. Il oscille autour de 233,000 francs en moyenne. On verra, aux *Notes et Renseignements,* à quel chiffre on est descendu en Écosse.

CHEMINS DE FER A UNE VOIE

Quelle que soit notre volonté d'arriver à de notables économies dans la construction des chemins de fer, nous ne devons cependant pas perdre de vue que les lignes nouvelles dont il va être question devront nécessairement se raccorder sur le réseau existant. Aussi ne proposerons-nous que des modifications aux éléments divers qui constituent le système actuel, mais sans porter atteinte, en aucune façon, à l'économie générale de ce système que nous sommes condamnés à subir.

Ainsi, en premier lieu, nous pourrons sans inconvénient diminuer le poids et, par conséquent, le prix du matériel roulant qui devra être de moindre puissance et de moindre capacité que celui en usage sur le réseau exploité, puisqu'il sera soumis à des vitesses moins fortes, et que les besoins du trafic auquel il aura à satisfaire seront moins importants.

Or, avec un matériel plus léger nous pourrons apporter une grande économie dans la construction de la voie; car, nous adopterons des rails moins lourds, et nous réduirons en proportion les autres parties des matériaux de la voie, mais toutefois sans rien changer à la forme des rails en usage et sans diminuer la largeur de l'entre-voie, pour permettre au matériel de circuler sur les anciennes lignes, et réciproquement.

La moindre vitesse des trains doit permettre d'avoir, sans une trop grande augmentation des frais de traction, des pentes plus fortes et des courbes d'un rayon plus faible que sur les lignes actuelles et, par conséquent, de diminuer en proportion les frais d'acquisition des terrains, le cube des terrassements et l'importance des ouvrages d'art.

Ces résultats obtenus pour la construction, il conviendra de faire subir au système d'exploitation des modifications essentielles. Le petit trafic, le seul dont nous reconnaissions la nécessité sur les lignes que nous avons en vue, nous permettra de diminuer notablement les dimensions des gares et stations, d'en réduire le matériel et en même temps le personnel. Cette réduction s'étendra naturellement à tout le personnel de surveillance et d'entretien de la ligne entière, et notons, à ce sujet, qu'au fur et à mesure que les chemins de fer se multiplient et que leur pratique entre dans nos mœurs, les infractions aux règlements de police qui les régissent sont bien moins nombreuses et que,

par suite, le besoin de surveillance se fait moins sentir.

C'est, du reste, aux abords des grandes villes, à cause de l'agglomération de la population et de son mouvement perpétuel, que cette surveillance a trouvé matière à s'exercer. Dans les conditions où se placent les lignes nouvelles à travers nos campagnes, au milieu de populations agricoles, nous pourrons sans danger diminuer les dépenses de clôture et le nombre des maisons de gardes.

En troisième lieu, il est une dépense que la nature même de ces lignes rendra bien moins onéreuse. Nous voulons parler de l'acquisition des terrains. Les lignes ferrées du réseau actuel, traversant toutes nos grandes cités ou aboutissant à tous les grands centres de production manufacturière, ont eu à payer les terrains dans une portion considérable de leur parcours, à des prix énormes, hors de proportion avec ceux que payeraient les compagnies chargées de construire les nouvelles voies dans les conditions que nous avons décrites.

Il en est de même pour le prix des travaux; personne n'ignore combien la main-d'œuvre coûte plus cher aux abords des villes que dans les campagnes, et, par conséquent, combien les terrassements et les travaux d'art y montent à des prix plus élevés.

Enfin, il est certain que la grande habitude qu'on a maintenant de ces travaux diminue les chances de mécomptes et permet de resserrer dans des limites étroites les frais, dont l'évaluation, tout hypothétique au début

de cette industrie, restait encore au-dessous de la vérité, quelle que fût la largesse avec laquelle on les avait prévus.

Ajoutons encore que les chemins de fer à construire sont naturellement appelés à profiter de tous les progrès conquis par la science depuis vingt ans et de toutes les écoles faites dans la construction des lignes déjà achevées.

A l'appui de nos assertions nous donnons un devis du prix d'établissement d'un kilomètre de chemin de fer à une voie.

DEVIS D'UN CHEMIN DE FER A UNE VOIE

CHAPITRE I. — FRAIS GÉNÉRAUX.

ART. 1er. — *Frais d'étude et de concession*............	1,000	»

Cette somme de 1,000 francs sera certainement sujette à des réductions importantes, surtout s'il s'agit de la construction de lignes nombreuses et étendues, et si, au lieu de faire faire les études par un personnel fixe, elles sont données à forfait à des ingénieurs.

Dans l'état actuel de la science, les études ne doivent pas coûter plus de

A reporter....	1,000	»

Report...	1,000	»
500 francs par kilomètre ; elles sont revenues, en 1836, à 990 francs au chemin de fer du Gard; mais, en 1854, au chemin de fer de Metz à Thionville, on a pu ne dépenser que 430 francs. En Allemagne, les études ont coûté, en moyenne, 570 francs, et sont souvent descendues à près de 400 francs. La moyenne en Belgique est encore inférieure, puisqu'elle atteint à peine 320 francs.		
ART. 2. — *Administration et Direction.*	5,000	
Il serait également possible de faire quelques économies sur cet article, car beaucoup de chemins de fer, en France, ont coûté, de ce chef, moins de 5,000 francs. La moyenne allemande est souvent descendue au-dessous de 3,000 francs. En Belgique, au contraire, la dépense a été de 7,640 francs; mais il faut noter que les chemins de fer belges ont été construits par l'État, et nous savons, par expérience, que l'État est toujours entraîné à exagérer cette		
A reporter....	6,000	»

Report... 6,000 »

partie des dépenses, en employant un personnel trop nombreux et en multipliant, outre mesure, les opérations de contrôle et de comptabilité.

Sans aucun doute, on obtiendrait les résultats les plus satisfaisants en exigeant des ingénieurs qu'ils prissent à forfait les frais de direction.

ART. 3. — *Frais divers*........... 1,500

Total du chapitre Ier.... 7,500

CHAPITRE II. — TERRAINS.

ART. 1er. — *Acquisitions*.......... 12,000

On peut admettre que deux hectares par kilomètre seront suffisants pour l'établissement de la voie, pour les emprunts et dépôts et les stations. La moyenne des 4,000 kilomètres de chemins de fer à deux voies, établis en France en 1853, donnait 3 hectares 40 centiares par kilomètre. Cette moyenne est certainement descendue depuis lors à près de 3 hectares, car les lignes construites dans ces dernières années

A reporter... 12,000 7,500

Report... 12,000 7,500

ont été établies beaucoup plus économiquement. Pour diminuer les tranchées et les remblais, on a admis des limites moins restreintes pour les pentes et les courbes, et on a pu, conséquemment, amoindrir d'autant la surface des terrains à occuper. Les deux hectares que nous croyons suffisants seraient ainsi répartis :

Voie ou largeur en couronne....	4,000mq	ou	20 %
Stations, ateliers, évitements, etc.	2,050	—	10 %
Talus, fossés, banquettes, etc....	10,000	—	50 %
Déviations de chemins ou cours d'eau..................	3,000	—	15 %
Terrains excédants pouvant être revendus...............	1,000	—	5 %
Total......	20,000mq	ou	100 %

Le prix de 6,000 francs par hectare que nous avons supposé est le prix moyen payé par les chemins de fer français. Il est entendu que nous ne parlons pas ici des lignes exécutées aux abords de Paris et pour son service de banlieue, lignes tout à fait exceptionnelles, où le prix des terrains acquis, même par voie d'ex-

A reporter... 12,000 7,500

Report...	12,000	7,500
propriation, a atteint des proportions excessives.		
Art. 5. — *Indemnités et frais judiciaires.............*	2,000	
Dans les chemins de fer français, ces frais ont atteint, en moyenne, 8 à 10 pour 100 du prix des terrains. Nous avons porté cette partie des dépenses à 16 pour 100, en observant, toutefois, qu'elle est en raison composée non-seulement du prix des terrains, mais encore de la surface occupée et de la longueur de la ligne.		
Total du chapitre II....		14,000

CHAPITRE III. — TERRASSEMENTS.

Art. 6. — *Terrassements..........*	40,000	
En Allemagne, où les chemins de fer sont généralement à une voie, la dépense pour les terrassements a été en moyenne de 26,000 francs. Mais si nous observons que la journée de l'ouvrier terrassier n'y est payée que les deux tiers du prix qu'elle coûte en France, nous trouverons qu'à conditions égales ils eus-		
A reporter...	40,000	21,500

Report...	40,000	21,500
sent coûté en France 39,000 francs par kilomètre. Sur les lignes françaises suivantes : Gard, Orléans, Strasbourg (moins la section de Paris), Wissembourg, Bâle, comprenant ensemble plus de 800 kilomètres, le prix des terrassements a varié de 25,000 à 70,000 francs. En moyenne, ils ont coûté 56,230 francs pour les lignes à deux voies. Mais le cube des terrassements pour une seule voie ne représente que les deux tiers de celui pour deux voies; nous pouvons donc en conclure que, dans les mêmes conditions, un chemin à une seule voie eût coûté les deux tiers de 56,230 francs, soit 37,486 francs. La pratique des chemins français nous donne donc un prix à peu près égal, et même inférieur, à celui que nous avons admis.		
Total du chapitre III....		40,000
CHAPITRE IV. — OUVRAGES D'ART.		
ART. 7. — *Ouvrages courants*......	10,000	
ART. 9. — *Ponts, viaducs et souterrains*.............	18,000	
A reporter...	28,000	61,500

Report...	28,000	61,500

Sur les chemins de fer français, même sur ceux à une seule voie, tous les ouvrages d'art ont été construits pour deux voies. Or, pour les ouvrages en dessous de la voie, comme pour ceux en dessus de la voie, cela augmente notablement le prix. En outre, ces ouvrages ont été, en général, construits avec un luxe tout à fait inutile, et l'obligation qu'on s'était imposée d'avoir des courbes d'un très-grand rayon et des pentes très-faibles avait mis dans la nécessité de multiplier ces ouvrages et d'augmenter leur importance.

Il est donc raisonnable de supposer qu'en se restreignant à une seule voie pour tous les ouvrages d'art, on ne dépensera pas plus de moitié de ce qui s'est dépensé sur les lignes ordinaires à deux voies. Or, sur les chemins dont nous avons parlé plus haut, chemins du Gard, d'Orléans et de Strasbourg, la moyenne est de 50,000 francs. Nous avons pris un chiffre de 28,000 francs; nous som-

A reporter...	28,000	61,500

Report...	28,000	61,500
mes donc au-dessus de l'évaluation réelle, et le chiffre que nous avons fixé doit nous laisser de la marge.		
Notons, en passant, que sur les chemins allemands la dépense a été bien moindre.		
Total du chapitre IV....		28,000

CHAPITRE V. — CLÔTURES.

Art. 9. — *Clôtures sèches et vives...*	2,000	
Art. 10. — *Passages à niveau.....*	500	
Quoiqu'on puisse faire de notables économies sur ce chapitre, en supprimant les clôtures sèches sur une partie de la voie, néanmoins, dans la prévision que le gouvernement ne permettra pas de déroger à cette obligation, nous avons adopté la moyenne des chemins de fer français, en la réduisant de très-peu.		
Total du chapitre V......		2,500

CHAPITRE VI. — BATIMENTS.

Art. 11. — *Gares et stations et leur mobilier............*	4,500	
A reporter...	4,500	92,000

Report...	4,500	92,000
ART. 12. — *Ateliers et remises du matériel...............*	2,000	
ART. 13. — *Maisons de gardes.....*	1,000	
Total du chapitre VI...		7,500

En France, même sur les lignes construites avec le plus d'économie, on a beaucoup exagéré cette dépense. Il y aurait lieu d'imiter ici l'excellent exemple donné par l'Allemagne et surtout par la Belgique, où souvent ces dépenses n'ont pas dépassé 4,000 francs. Une étude sérieuse de la question permettrait certainement d'opérer encore quelques réductions sur les chiffres que nous avons fixés et de simplifier le système de service des stations intermédiaires.

Il est aussi à observer que nous n'aurions presque aucune grande gare de tête à construire, ce qui absorbe toujours des sommes énormes. Il nous serait donc facile de justifier notre chiffre, quelque réduit qu'il soit, et il y aurait peut-être des économies à faire encore, si on confiait l'entre-

A reporter...	»	99,500

Report...	»	99,500

tien du matériel roulant aux grands ateliers les plus proches.

CHAPITRE VII. — VOIE DE FER.

Art. 14. — *Ballast (2 m. à 2 francs le mètre.)*...........	4,000	
Art. 15. — *Traverses en chêne (m. c. 0,10 à 60 francs)*....	6,000	
Art. 16. — *Rails de 25 kil. le m. à 300 francs la tonne)*..	15,000	
Art. 17. — *Plaques, éclisses et boulons*...............	3,360	
Art. 18. — *Perçage des rails*.......	450	
Art. 19. — *Transport du matériel et pose*...............	1,250	
Total......	30,060	
Art. 20. — 1/10 *en sus pour double voie et évitements*....	3,000	
Total du chapitre VII...		33,060

Dans les évaluations de matériaux nécessaires à la construction de la voie, nous avons supposé que le matériel roulant serait plus léger que celui en usage, et que la vitesse des

A reporter...	»	132,560

Report... » 132,560

convois ne dépasserait jamais 40 kilomètres à l'heure. Cela nous a permis d'adopter des rails de 25 kilogrammes le mètre, du système Vignolles, sur longrines et traversines (comme on l'a employé avec succès avec des rails de 30 kilogrammes sur le chemin de Saint-Rambert).

Nous ne croyons pas qu'il y ait à faire dans cette partie de notre devis des réductions autres que celles qui proviendront de diminutions dans les prix du fer et du bois que nous avons admis assez élevés peut-être, en tout cas, au-dessus de la moyenne.

Y compris les accessoires de la voie (chap. VIII), nous arrivons à un chiffre de 36,060 francs, chiffre de très-peu supérieur à la moyenne de la dépense faite en Allemagne sur beaucoup de chemins à une voie, celui de Berlin à Stettin, ceux de Hanovre, etc., où la voie, avec des rails de 32 kilogrammes, a coûté à peu près, en moyenne, 34,000 francs.

A reporter... » 132,560

Report...	»	132,560

CHAPITRE VIII. — ACCESSOIRES DE LA VOIE.

Art. 21. — *Plaques et changements de voie*...............	2,000	
Art. 22. — *Outillage de la voie*.....	150	
Art. 23. — *Alimentation des machines*.	800	
Total du chapitre VIII....		2,950

Nous avons posé pour ces trois articles des chiffres un peu plus faibles que ceux des moyennes des chemins de fer français, à *deux voies,* le plus économiquement construits (Gard, Strasbourg, Bâle, etc., etc.). En Belgique, cette dépense n'a pas dépassé, en moyenne, 2,600 francs par kilomètre; le chiffre moyen, en Allemagne, est de très-peu supérieur.

CHAPITRE IX. — MATÉRIEL ROULANT.

Art. 24. — *Locomotives*...........	11,000	
Art. 25. — *Voitures*..............	3,780	
Art. 26. — *Wagons*.............	6,340	
Total du chapitre IX....		21,120
A reporter...	»	156,630

Report... » 156,630

Pour calculer la quantité de chacune des trois catégories précédentes de matériel roulant, on peut employer diverses méthodes. Le but de cette recherche est de trouver le mouvement annuel des trains, leur composition, et d'en déduire le nombre de locomotives, de voitures et de wagons nécessaires pour satisfaire à toutes les exigences du trafic trouvé.

Les données que nous pouvons déduire de toutes les statistiques publiées, soit par le gouvernement, soit par les compagnies, sont :

1° Que le matériel roulant ne peut pas, sans inconvénients, dépasser le parcours annuel suivant :

Locomotives.. 24,000 kilomètres.
Voitures..... 30,000 —
Wagons...... 18,000 —

2° Que, dans les petites lignes d'embranchement et intermédiaires aux grandes artères, la composition moyenne des trains est la suivante :

Trains de voyageurs.... 8 voitures.
Trains de marchandises. 20 —

A reporter... » 156,630

Report...	»	156,630

Trains mixtes......... 11 voitures.

3° Que dans ces mêmes lignes le service est suffisamment fait avec le nombre journalier de convois suivant :

Trains de voyageurs...	7	par jour.
Trains de marchandises.	3	—
Total.....	10	—

4° Que les voitures de marchandises entrent pour un quart dans les trains de voyageurs;

5° Que le parcours des trains est en moyenne des 5/6 de celui des locomotives.

Cela posé, nous avons recherché quel était, d'après ces données moyennes, le nombre de véhicules nécessaire pour l'exploitation de nos lignes sur une longueur de 100 kilomètres. Sans reproduire ici les calculs que nous avons dû faire pour contrôler les résultats auxquels nous sommes arrivé, nous dirons que, soit en tenant compte du parcours des

A reporter...	»	156,630

Report...	»	156,630

trains, soit en recherchant la composition du matériel nécessaire pour donner une recette brute minimum de 15,000 francs par kilomètre de voie, soit enfin, en partant de cette donnée, que l'exploitation de la ligne ne doit pas coûter plus de 50 pour 100 de la recette brute, c'est-à-dire 7,500 francs pour une recette brute de 15,000 francs, ces différentes hypothèses nous donnant à peu près les mêmes chiffres, nous trouvons qu'il faudra :

22 locomotives et tenders..		à	50,000 fr.	1,100,000 fr.
66 voitures	6 de 1re classe....	à	8,000	48,000
	30 de 2e, ou mixtes.	à	6,000	180,000
	30 de 3e classe.. ..	à	5,000	150,000
158 wagons à marchandises		à	4,000	632,000
			Total.......	2,110,000 fr.

C'est-à-dire, par kilomètre :

Locomotives...	11,000 fr.
Voitures.......	3,780
Wagons.......	6,320
Total...	21,100 fr.

Les prix que nous avons donnés

A reporter...	»	156,630

Report... » 156,63

aux diverses catégories de ce matériel roulant sont assez inférieurs à ceux que l'on paye actuellement. Mais, comme nous l'avons déjà indiqué, nos voitures et nos wagons sont d'une capacité moindre et d'une construction plus simple que celles du matériel aujourd'hui employé. Comme il ne sera pas soumis à des vitesses aussi grandes que celles adoptées jusqu'ici, il y aura moins de causes de détérioration, et l'on pourra le faire beaucoup plus léger.

Sur le chemin du Midi le matériel roulant se décompose ainsi :

	Nombre total.	Par 100 kil.
Locomotives..	170	20 60
Voitures......	376	45 40
Wagons......	1,366	165 30

Nous avons trouvé plus haut :

22 locomotives	au lieu de	20 60
66 voitures	—	45 40
158 wagons	—	165 30

Nous pouvons donc dire que nous sommes dans la vérité.

A reporter... » 156,63

Report...	»	156,630

CHAPITRE X. — TÉLÉGRAPHE.

ART. 27. — *Télégraphe à deux fils...*	170	
Total du chapitre X...		170

Nous avons calculé le prix du télégraphe uniquement pour le service de la voie.

Total général[1] ...	156,800

1. Voir aux *Notes et Renseignements*, à la fin du volume, l'article sur les *Chemins de fer écossais.*

RÉCAPITULATION

ARTICLES.	INDICATION DES DÉPENSES.	SOMMES calculées dans le devis précédent.	ÉCONOMIES possibles.	SOMMES réduites.
	CHAPITRE 1er. — *Frais généraux.*			
1	Frais d'étude et de construction....	1,000	400	600
2	Administration et direction........	5,000	»	5,000
3	Frais divers....................	1,500	300	1,200
	CHAPITRE 2. — *Terrains.*			
4	Acquisition......................	12,000	1,000	11,000
5	Indemnités et frais judiciaires.......	2,000	400	1,600
	CHAPITRE 3. — *Terrassements.*			
6	Terrassements....................	40,000	»	40,000
	CHAPITRE 4. — *Ouvrages d'art.*			
7	Ouvrages courants................	10,000	»	10,000
8	Ponts, viaducs et souterrains........	18,000	1,500	16,500
	CHAPITRE 5. — *Clôtures.*			
9	Clôtures sèches et vives...........	2,000	600	1,400
10	Passages à niveau................	500	»	500
	CHAPITRE 6. — *Bâtiments.*			
11	Gares, stations et leur mobilier......	4,500	»	4,500
12	Ateliers et remises du matériel......	2,000	»	2,000
13	Maisons de gardes................	1,000	»	1,000
	CHAPITRE 7. — *Voie de fer.*			
14	Ballast..........................	4,000	»	4,000
15	Traverses en chêne...............	6,000	»	6,000
16	Rails............................	15,000	1,500	13,500
17	Plaques, éclisses, boulons, etc.......	3,360	160	3,200
18	Perçage des rails.................	450	»	450
19	Transport du matériel et pose.......	1,250	»	1,250
20	1/10 en sus pour doubles voies et évitements......................	3,000	150	2,850
	CHAPITRE 8. — *Accessoires de la voie.*			
21	Plaques et changements de voie.....	2,000	»	2,000
22	Outillage de la voie..............	150	»	150
23	Alimentation des machines.........	800	100	700
	CHAPITRE 9. — *Matériel roulant.*			
24	Locomotives......................	11,000	»	11,000
25	Voitures.........................	3,780	430	3,350
26	Wagons..........................	6,320	260	6,080
	CHAPITRE 10. — *Télégraphe.*			
27	Télégraphe......................	170	»	170
	TOTAL.........	156,800	6,800	150,000

CHAPITRE Ier. — FRAIS GÉNÉRAUX.

Nous avons porté 7,500 francs. Dans les grandes lignes françaises, ces frais ont varié de 8,000 à 21,000 francs. Mais il faut remarquer qu'il s'agissait de lignes à deux voies, dont la construction a duré fort longtemps et a été répartie entre un grand nombre de compagnies distinctes, tandis que nos lignes devraient être administrées dans un système dont le principal but serait une économie dans les frais généraux.

CHAPITRE II. — TERRAINS.

Nous avons admis le chiffre de 12,000 francs par kilomètre, alors que la plupart des lignes françaises ont dépensé une somme bien plus considérable. Mais, en admettant que, pour un chemin à 2 voies, il suffise de 8 hectares par kilomètre (et c'est la moyenne pour les chemins construits en dernier lieu, en France), nous avons conclu que, pour une seule voie, 2 hectares ne seraient pas dépassés, pour la construction des lignes économiques dans lesquelles les courbes seraient moins étendues et les pentes plus faibles que celles adoptées jusqu'à ce jour. Le prix moyen de 6,000 francs par hectare ne paraîtra pas estimé trop bas, si on se rappelle que les pays à traverser par nos lignes sont les moins favorisés par le commerce et l'industrie, ceux par conséquent où les terrains sont à meilleur marché, et que nous n'aurons presque aucune expropriation à faire

aux abords des centres populeux qui sont presque tous desservis par les grandes lignes auxquelles nos voies nouvelles se raccorderont.

Chapitre III. — Terrassements.

En portant à 40,000 francs le prix du terrassement, nous avons supposé que le prix du mètre cube de terrassement ne dépasserait pas 1 fr. 40 c., prix un peu inférieur à celui d'Orléans (1 fr. 50 c. le mètre cube), mais qu'il nous paraît facile d'atteindre par une judicieuse organisation de ces travaux. Du reste, la somme totale (40,000 francs) allouée pour ce chapitre est assez élevée pour que nous soyons assurés de ne pas voir dépasser nos prévisions.

Chapitre IV. — Ouvrages d'art.

Nous avons évalué ces ouvrages à 28,000 francs au lieu de 50,000 francs, moyenne de la dépense faite sur Orléans, Strasbourg et les chemins du Gard. Mais toutes ces lignes sont à deux voies, et l'économie de 22,000 fr. que nous proposons sera facilement réalisée, si nos ouvrages d'art ne sont établis que pour une seule voie au lieu de deux. De plus, la diminution du rayon des courbes, l'augmentation des pentes fourniront le moyen de restreindre l'usage, nous allions dire l'abus de ces ouvrages d'art luxueux qui peuvent figurer très-bien dans un paysage, mais moins bien assurément dans les colonnes d'un budget.

CHAPITRE V. — CLÔTURES.

On pourrait encore faire quelques économies sur ce chapitre que nous avons porté pour 2,500 francs, en supprimant, d'accord avec l'Administration, une partie des clôtures sur une notable portion de la ligne.

CHAPITRE VI. — BATIMENTS.

Nous avons réduit, sans hésitation, à 7,500 francs ce chapitre de dépenses qui s'est élevé, en moyenne, pour les lignes françaises, à près de 40,000 francs. Que l'on veuille bien se rappeler que nous n'avons pas de gares de tête à construire, pas de monuments somptueux à édifier dans de grandes villes où nous gagnerait la fièvre architecturale, pas même de vastes ateliers. Partout où nos voies ferrées rejoindront les anciennes lignes, il nous sera facile de nous entendre avec elles pour la jouissance de gares communes et d'ateliers communs. Nos travaux se bornent donc à ceux d'une nécessité absolue : des stations intermédiaires de la plus grande simplicité, des maisons de gardes moins nombreuses que sur toutes les autres lignes. Sans doute, nous n'avons pas l'espoir de faire aussi bien que la Belgique, où la moyenne de la dépense des bâtiments est quelquefois descendue à 4,000 francs ; mais nous pouvons raisonnablement affirmer que nous ne dépasserons pas le chiffre de 7,500 francs fixé plus haut.

Chapitre VII. — Voie de fer.

Le chiffre de 33,000 francs auquel nous sommes arrivé est encore susceptible de réduction. En effet, les prix que nous avons donnés aux matériaux sont assez élevés, et maintenant qu'une législation plus rationnelle permet l'introduction des fers étrangers avec des droits modérés en France, nous réaliserons encore sur ce chapitre une économie considérable.

Nous avons admis un poids de rails de 25 kilogrammes par mètre courant. Ce poids est très-suffisant en adoptant le rail Vignolles, sur longrines et traversines, et en employant un matériel plus léger, construit pour une vitesse moins grande. Au chemin de Saint-Rambert, comme nous l'avons déjà dit, on s'est servi avec succès de ce rail, avec un poids de 30 kilogrammes, pour un trafic de matériel pesant et pour de grandes vitesses.

Chapitre VIII. — Accessoires de la voie.

Notre chiffre de 2,950 francs diffère peu de ce qui a été dépensé en France pour les lignes économiquement construites.

Chapitre IX. — Matériel roulant.

Les calculs divers auxquels nous nous sommes livré pour reconnaître la quantité nécessaire de matériel roulant concordent entre eux suffisamment pour nous ga-

rantir contre toutes chances d'erreur. Les prix que nous avons fixés sont, à très-peu de chose près, ceux du chemin de Rouen, et nous laissent une certaine marge, puisque nous supposons un matériel plus léger et de moindre capacité. Le chiffre de 21,100 francs auquel nous sommes arrivé est donc susceptible de réduction.

CHAPITRE X. — TÉLÉGRAPHE.

Le prix de 170 francs par kilomètre est le plus bas que l'on puisse établir pour un télégraphe destiné seulement au service de la voie.

Exploitation à une voie. — Qu'on nous permette d'ajouter au commentaire de ce devis quelques mots sur l'exploitation des chemins de fer à une voie.

Jusqu'à ce jour on n'a eu en France que des idées très-incomplètes sur ce mode d'exploitation; ce n'est que temporairement en effet que nos compagnies ont exploité leurs lignes sans le secours d'une seconde voie; il en est résulté que toutes les mesures nécessaires pour assurer une semblable exploitation (mesures qui se traduisaient par des dépenses assez importantes) n'ont pas été prises, et que l'irrégularité et le peu de sécurité qu'offraient ces services ont égaré l'opinion publique, au point de lui faire rejeter la possibilité d'une exploitation de ce genre, offrant toutes garanties de régularité et de sécurité.

Il paraît essentiel aujourd'hui, dans l'intérêt de l'achèvement de notre réseau ferré, de démontrer que si

la question n'a pas été convenablement résolue en France, c'est qu'elle n'a jamais été complétement étudiée, et que, dans un but économique, nous avons négligé d'user des ressources que nous offraient la télégraphie électrique et les signaux aériens.

Nous avons heureusement la plus concluante de toutes les preuves pour réfuter une opinion aussi erronée, dans l'exemple qui nous est donné chez nos voisins, par des compagnies exploitant des chemins à une voie depuis plusieurs années et donnant les meilleurs résultats.

En Allemagne, sur 8,235 kilomètres qui composaient le réseau ferré en 1854, 6,660 kilomètres, soit 80 pour 100, étaient exploités à une seule voie. La circulation sur ces lignes était aussi importante que sur la plupart des nôtres, et cependant le nombre des accidents est resté tout à fait insignifiant.

Ces heureux résultats, nous le répétons, sont dus aux soins intelligents que les compagnies allemandes ont pris d'assurer leur service, sans s'arrêter à des frais d'étude, d'aménagements, etc., soins que nos compagnies ont toujours évité de prendre, parce que ce mode d'exploitation ne devait être chez elles que temporaire.

Sans entrer dans le détail de questions techniques, nous pouvons indiquer les conditions principales qu'ont dû remplir les compagnies allemandes, pour réaliser sur une simple voie un service d'exploitation aussi parfait, aussi sûr que celui qu'elles ont obtenu.

Ces conditions se résument dans le bon emploi des

signaux aériens et du télégraphe électrique fixe et mobile, dans la clarté et la simplicité des règlements qui régissent le service.

Les signaux aériens, plus nombreux que sur nos lignes, sont espacés de 400 à 500 mètres; ils indiquent *la marche des trains de proche en proche, les modifications survenues dans les garages, l'appel de secours,* en sus des signaux ordinaires d'arrêt, de ralentissement, etc.

Le télégraphe électrique est à la libre disposition des compagnies sous le simple contrôle du gouvernement; c'est à cette sage libéralité que les chemins à une voie doivent surtout la précision et la sécurité de leur exploitation.

Le télégraphe électrique à courant continu signale de proche en proche, par des sonneries, le départ des trains; des variations dans les sonneries indiquent même le sens de la marche du train.

Ainsi, *doubles signaux : aériens, télégraphiques;* enfin le télégraphe électrique mobile, qui met un train en correspondance directe avec les stations les plus proches. De tous ces moyens dont l'emploi régulier permet la bonne exploitation de chemins à une voie, un seul impose une dépense importante, c'est le rapprochement des signaux aériens, c'est-à-dire l'augmentation du personnel des gardes; les frais d'établissement des mâts-signaux sont peu élevés, ce ne sont que les frais annuels d'exploitation qui se trouvent grevés par l'entretien d'un personnel plus considérable.

Ajoutons que la proportion des frais d'exploitation à la recette brute n'a jamais été aussi élevée en Allemagne qu'en France, et qu'en tous cas le supplément de dépenses annuelles qu'entraîne l'augmentation du nombre de gardes reste toujours une *somme insignifiante*, comparée à l'intérêt du capital nécessaire à l'établissement d'une seconde voie, et aux frais d'entretien de cette seconde voie.

Nous avons fait ces diverses études pour démontrer qu'il était possible d'agrandir le réseau concédé. Mais cette question, comme celle de l'exécution des 8,000 kil. complémentaires du réseau actuel, ne peut être décidé que si les emprunts des compagnies constituées ou à constituer peuvent se faire à un prix absolument plus bas. Les emprunts à 6 pour 100 pour construire des chemins de fer d'un produit de 15,000 francs brut par kil. qui coûteront plus de 330,000 francs en moyenne sont désastreux; ils doivent amener tôt ou tard une dépréciation profonde des titres des compagnies et compromettre, non-seulement ces compagnies, mais encore l'État lui-même qui a constaté que le chiffre de sa garantie pouvait s'élever à 143 millions par an. (Discours de M. Baroche au corps législatif, *Moniteur* du 16 mai 1859.)

La seule solution à chercher est donc celle qui, en permettant, par une nouvelle organisation de compagnies, de résoudre la question économique de la construction, assurera à l'industrie des chemins de fer

un moyen certain et constant de se procurer des capitaux au taux nominal de la rente française, c'est-à-dire à 3 pour 100.

Avec de l'argent à 3 pour 100, la garantie de l'État sur les chemins en construction devient purement nominale et l'extension du réseau est immédiatement possible. Les obstacles qui naissent de la concurrence des lignes à concéder contre les lignes déjà concédées, sont à peu près détruits par cet abaissement du taux des prêts sur obligations et par celui qui résultera de ce nouvel état de choses sur le taux général du revenu de toutes les valeurs; en sorte que les actions de chemins de fer étant capitalisées dans ce moment sur le taux de 6 pour 100, on peut dire qu'elles ne diminueront pas de leur valeur effective. Nous nous expliquons : si par une nouvelle organisation du crédit, le taux de l'intérêt descend normalement à 3 ou 4 pour 100; si les 500 ou 600 millions [1] qui attendront annuellement et attendront pendant dix ans l'émission annoncée et immanquable des obligations de chemins de fer sont forcés de se porter sur d'autres emplois, il arrivera que la concurrence du capital maintiendra sans secousses la valeur des effets publics actuellement en circulation, et que,

1. On a vu, lorsque la Banque de France a ouvert une souscription pour les obligations de chemins de fer, cette souscription être trois fois supérieure à la somme demandée. Nous n'exagérons donc rien en disant que les compagnies ayant annuellement besoin de 250 à 300 millions, il reste un capital double en réserve pour leurs émissions.

par exemple, une action d'Orléans capitalisée à 1,200 fr. à raison de 6 pour 100, parce qu'on présume qu'elle donnera normalement de 70 à 72 francs de dividende, pourra ne donner que 40 francs et valoir le même prix, le taux général de l'intérêt s'étant définitivement abaissé; c'est-à-dire que les actions de chemins de fer seront capitalisées à 4 pour 100 au lieu de l'être à 6 et à 7 pour 100.

Voilà le but à atteindre, nous allons proposer et développer nos idées sur ce dernier point. Mais, en terminant, et comme *memento* général, nous donnons le tableau de la longueur et du coût kilométrique des chemins en exploitation en 1857.

Tableau de la longueur et du coût des chemins de fer en exploitation au 1er janvier 1857.

			Par kilom.
Angleterre.	13,370	7,220,334,000	540,040
France.	6,211	3,126,059,973	503,310[1]
Indes et Australie.	1,105	479,290,000	433,746
Espagne.	173	60,000,000	346,820
Hollande.	248	84,164,000	339,370
Saxe.	568	170,414,500	300,004
Belgique.	1,624	431,007,934	255,775
A reporter. . .	23,299	11,571,270,407	» »

1. En y comprenant les subventions de l'État. Ce coût kilométrique des chemins de fer en France est réduit par les subventions à 330,000 francs, d'après les documents statistiques publiés par l'administration des travaux publics, ainsi que nous l'avons dit dans une note précédente.

Report. . .	23,299	11,571,270,407	»
Bade.	353	90,289,200	265,400
Italie.	1,231	301,999,820	245,329
Autriche.	3,424	830,400,200	242,523
Cap.	64	15,000,900	234,375
Wurtemberg. . .	303	70,675,700	233,250
Suisse.	331	76,904,527	232,612
Princip. allemand.	869	194,220,700	223,500
Prusse.	4,003	882,383,132	220,595
Bavière.	1,122	243,839,400	217,325
Canada.	2,576	511,325,000	198,418
Amérique du Sud.	224	41,500,000	185,267
États du Nord. . .	1,397	210,621,650	150,500
États-Unis.	38,919	4,950,000,000	127,184
TOTAUX. . . .	78,215	19,990,519,736	»
MOYENNE . . .	»	»	255,635

QUESTION FINANCIÈRE

Nous croyons avoir établi qu'il était possible de construire des chemins de fer au prix de 150 à 155,000 francs le kilomètre et de les exploiter à raison de 7,500 francs le kilomètre, le revenu étant de 15,000 francs.

Dans le courant de ce travail nous aurons lieu de for-

muler une hypothèse qui nous permettrait, sans rien changer aux frais de l'exploitation, d'élever le coût de la construction à 180,000 francs.

La question qui nous reste à étudier, et qui embrasse à la fois le problème posé par la constitution des six compagnies actuelles et par l'extension du réseau, est celle qui a trait aux moyens à employer pour procurer dans de bonnes conditions des capitaux aux associations présentes et futures.

Nous touchons ici au point le plus important de notre étude. Pour la rendre complète, nous croyons, avant d'arriver à expliquer notre combinaison, devoir jeter un coup d'œil rapide sur la constitution financière de la France.

DES BANQUES.

Le plus grand progrès en matière de crédit qui ait été réalisé depuis que le commerce et l'industrie sont devenus les principales forces des sociétés modernes, c'est incontestablement la création du billet de banque. La lettre de change avait précédé cette expression dernière des besoins du travail et de la production. Inventée par les Génois, peuple essentiellement commerçant, elle avait suffi pendant longtemps aux transactions, mais bientôt son rôle fut borné, et le billet de banque, inventé aussi par le génie commercial, vint faire à l'argent et à l'or une concurrence désormais indispensable.

Que l'on s'imagine, en effet, ce que seraient le commerce et l'industrie, si la lettre de change qui donne les moyens de rétablir constamment les capitaux et rend inutile leur transport, si la lettre de change, qui est devenue en même temps le régulateur de l'intérêt de l'argent par l'escompte, n'était pas inventée! Non-seulement les transactions commerciales et industrielles, ce qu'on appelle les affaires, seraient difficiles, mais elles n'existeraient pas; nous ne pensons pas que cela ait besoin d'être démontré.

Mais que l'on veuille bien s'imaginer aussi ce que seraient les affaires sans le billet de banque. Il deviendrait matériellement impossible de satisfaire aux transactions journalières qui en sont la conséquence. L'acte seul de compter et de vérifier les espèces le démontre d'une façon irréfutable. Cependant le billet de banque, que des préjugés se sont obstinés pendant longtemps à considérer comme une sorte d'assignat, le billet de banque a mis cinquante ans en France à établir son crédit. Des gens fort éclairés n'ont vu en lui que du papier-monnaie et l'ont appelé de ce nom parfaitement impropre. Car, bien loin d'être du papier-monnaie, c'est-à-dire une valeur garantie par le gouvernement et n'ayant d'autre responsabilité effective que la garantie morale de cet être anonyme, le billet de banque représente toute la fortune financière, commerciale et industrielle du pays. La constitution de la Banque ne lui permettant d'admettre à l'escompte que des valeurs à trois signatures notoirement solvables, et chacune de ces signatures re-

présentant tout l'avoir des engagés solidaires, il faudrait que la fortune financière, commerciale et industrielle de la France fût tout d'un coup diminuée des deux tiers pour que le billet de banque fût atteint. Nous l'avons vu en 1848; les pertes de la Banque ont été insignifiantes dans cette crise épouvantable, et cela se comprend ; comme nous le disions tout à l'heure, son portefeuille, qui représente la majeure partie de sa circulation, étant un composé de valeurs à trois signatures, il faudrait, non-seulement que chacun des engagés solidaires fût dans l'impossibilité de liquider sa dette, mais encore qu'ils fissent tous faillite et ne pussent pas donner individuellement un dividende de 33 pour 100; c'est-à-dire, nous le répétons, qu'il faudrait que les deux tiers de la fortune publique disparussent pour que le billet de banque fût en souffrance.

Ajoutons que les valeurs de commerce du portefeuille de la Banque sont occasionnées par le mouvement de la production et de la consommation, et reposent conséquemment sur les marchandises qui, fabriquées ou à fabriquer, représentent tout le travail du pays.

Ceci prouve la solidité du billet de banque et démontre qu'au lieu d'être du papier-monnaie il n'est que la substitution d'une valeur payable à vue et au porteur, suivant la volonté et les besoins du détenteur, substitution à une valeur payable à terme. Voilà le principe; dans la pratique, ce papier est devenu un moyen désormais indispensable à la facilité et à la rapidité des transactions, une concurrence au métal, dont

il a diminué la valeur et, par conséquent, le loyer.

Nous croyons que ces idées sont maintenant, si ce n'est acceptées par tout le monde, du moins à l'état latent dans tous les esprits, parce qu'elles sont vraies. Notre éducation financière s'est faite, et nous ne pensons pas que, parmi les hommes éclairés, le principe du billet de banque soit désormais attaqué. Nous allons maintenant voir, dans le rôle important qu'on lui fait jouer en dehors des besoins qu'il avait primitivement à satisfaire, quels sont les changements de condition qu'il a éprouvés.

L'Angleterre, au milieu de toutes sortes de tribulations financières, en traversant des crises effroyables, est parvenue à dénaturer complétement le principe sur lequel on semblait avoir voulu faire reposer l'institution des banques. On croyait qu'elles devaient avoir leur capital en espèces métalliques et, en constituant la Banque d'Angleterre sur un capital représenté par de la rente anglaise, on a changé complétement le principe, et démontré victorieusement que le capital des banques ne devait être qu'un capital de garantie. Le billet de la Banque d'Angleterre n'a d'autre garantie, en cas de liquidation, que de la rente anglaise.

En France, à mesure que l'on reconnaissait la puissance du billet de banque et son inattaquable solidité, le gouvernement introduisait cette force dans la vie financière du pays. Peu à peu, à l'instar du gouvernement anglais, il s'en est si bien servi pour ses besoins, que la Banque est devenue la plus importante créan-

cière de l'État, en sorte que l'on peut dire maintenant que, par les prêts qu'elle lui a faits et ceux qu'elle fait à ses créanciers sur dépôt de titres de rente, elle a tout son capital, et au delà, représenté, comme celui de la Banque d'Angleterre, par des créances sur l'État.

Pour prouver ce que nous avançons, sans tenir compte du prêt qu'elle est obligée de faire conformément à son dernier traité, nous trouvons, en décomposant l'un de ses bilans, celui du 10 juin 1859, la situation suivante :

Avances sur effets publics français	29,201,300 fr.	» c.
Avances dans les succursales....	13,785,900	»
Avances à l'État sur le traité du 30 juin 1858................	70,000,000	»
Rentes de la réserve...........	12,980,750	14
Rentes fonds disponible........	52,198,338	18
Total[1].......	178,166,288 fr.	32 c.

La Banque ayant 183 millions de capital, nous pouvons dire que ce capital est virtuellement représenté par de la rente sur l'État, car ses débiteurs pour avances ne seraient certainement pas en mesure de la rembourser dans une crise qui compromettrait la valeur de ses billets, et elle ne pourrait vendre ni les valeurs sur lesquelles elle aurait prêté, ni ses propres titres, dans une circonstance semblable. Le retrait des sommes

1. Ces chiffres varient peu.

déposées en compte courant absorberait tout son encaisse, et le portefeuille de l'escompte se liquidant au fur et à mesure des échéances, et servant au payement de sa circulation, on peut dire qu'en fin de compte tout son capital serait absorbé et au delà par ses créances sur l'État. Il est donc permis d'affirmer que la Banque de France est dans une situation identique à celle de la Banque d'Angleterre, et que le vrai principe de ces institutions repose, non sur un capital effectif, mais sur un capital de garantie.

Il résulte de cette constitution de crédit un grand fait social. Elle a créé la solidarité réelle de tous les intérêts publics et privés, en sorte que le billet de banque représente et résume toute la richesse du pays.

Ce papier de crédit, si indissolublemant lié à la fortune publique, est devenu désormais aussi utile et aussi indispensable que le métal lui-même à la prospérité et au développement des affaires.

L'argent et l'or, indépendamment des qualités qui les ont fait choisir comme matières à échange par excellence, ne valent que par le travail qui a servi à les extraire de la mine et dont ils sont la juste rémunération. Si on les trouvait sans effort, si on les extrayait, si on les manipulait autrement qu'avec beaucoup de peine, de temps et de dépense, ils n'auraient pas de valeur. Le billet de banque qui représente la force gouvernementale de tout un pays, sa richesse qui repose sur l'impôt, lequel est la garantie de la rente, sa fortune commerciale et industrielle dont les engagements solidaires

forment le portefeuille de la Banque, ce billet est une valeur aussi vraie que l'argent et l'or. Il est, comme l'argent et l'or, la représentation, le signe de la valeur du travail.

Les chemins de fer, qui ont eu besoin des capitaux les plus considérables qui aient jamais été mis au service d'une industrie, devaient à leur tour, comme l'État, comme le commerce et l'industrie, avoir recours à la Banque de France devenue l'unique instrument de crédit. Cette intervention de la Banque dans la constitution financière des compagnies s'est d'abord manifestée par le secours qu'elle a prêté aux détenteurs d'actions et d'obligations, en faisant des avances sur dépôt de ces titres, comme elle le faisait sur dépôt de rentes. Sa circulation et son capital, qui étaient déjà, comme nous l'avons démontré, absorbé en grande partie par les créances sur l'État, se sont trouvés engagés par ce fait sur une somme très-importante de valeurs mobilières. Dans le bilan précité nous trouvons en effet que le chiffre des avances sur dépôt d'actions et d'obligations de chemins de fer s'élève à Paris à 122,532,700 fr. » c.

Dans les succursales, à.........	30,697,050	»
Total.......	153,229,750 fr.	» c.
Si nous ajoutons à ce chiffre celui trouvé plus haut pour les prêts à l'État et aux créanciers de l'État........................	178,166,288	32
Nous trouvons un total de....	331,396,038 fr.	32 c.

qui représente la moitié de la circulation, laquelle s'élevait à cette époque à.............. 669,380,625 fr.

Le billet de banque dans ces nouvelles conditions est donc complétement dénaturé; il ne repose plus que pour 50 pour 100 de sa circulation sur le portefeuille des effets de commerce; il n'est plus une substitution à une valeur remboursable à échéance fixe, et dont le chiffre est invariable; il est substitué à des valeurs mobilières sujettes à des variations journalières. Ce fait démontre que les nécessités d'une situation nouvelle ont dû faire naître des expédients de crédit nouveaux. Nous allons tout à l'heure en tirer les conclusions utiles à nos fins. Mais auparavant nous voulons dire que là ne s'est pas borné l'effort que l'on a réclamé du monopole de la Banque. En effet, non contentes de lui demander le concours relaté plus haut, les compagnies, avec l'intervention de l'État, ont été autorisées à emprunter directement à la Banque sur dépôt de titres d'obligations dont elle est chargée d'opérer la vente. Cet expédient ne résout en rien la question qui l'a fait naître. L'embarras des obligations n'est en effet qu'ajourné, parce que la Banque n'absorbe pas les emprunts et qu'elle est toujours obligée d'avoir recours au public pour se défaire de son gage. Avec sa circulation actuelle, la Banque est dans l'impuissance de résoudre le problème que nous nous sommes posé et qui inquiète à si juste titre l'État et les compagnies; mais l'expédient dont nous parlons peut, à un moment donné, compromettre la Banque elle-même et maintient pour le crédit public un état per-

manent de crise. On ne peut pas toujours avoir en perspective le portefeuille des valeurs mobilières, sur lesquelles la Banque fait des avances, suspendu sur le marché financier pour y être jeté dans un moment où le commerce, l'industrie et le gouvernement lui-même réclameraient le concours de toutes les forces de cet unique établissement financier.

Si donc nous avons démontré que le billet de banque était la forme la plus parfaite du crédit, qu'il présentait les plus grandes garanties de solidité, qu'on a pu, sans ébranler la confiance qu'il inspire, baser sa circulation à la fois *sur des valeurs non remboursables et sur des valeurs remboursables*, il nous sera permis de conclure que, si nous rencontrons dans la situation des compagnies de chemins de fer des éléments de garantie équivalents à ceux sur lesquels il repose, nous pouvons employer sans danger cette forme de crédit pour arriver à la solution qui nous occupe.

Les compagnies de chemins de fer représentent actuellement un capital en actions de 1,333 millions au pair de l'émission, et de 1,566 millions en obligations. Avec la plus-value des actions, il n'est pas exagéré de dire qu'elles représentent 4 milliards. Elles auront besoin, pour finir le réseau de 16,000 kilomètres, d'une somme qui est évaluée à 2 milliards 500 millions.

Une industrie qui a un capital aussi énorme doit avoir des ressources qui lui soient propres; comme pour l'État, le commerce et l'industrie, il est utile que l'on crée pour son usage un instrument de circulation qui

remplisse vis-à-vis d'elle le rôle pris par la Banque de France dans l'économie générale des affaires.

Il faut innover pour satisfaire aux besoins qu'a fait naître l'industrie des chemins de fer; à l'état de choses sans précédent qu'ils ont amené il faut une solution nouvelle et radicale.

Or, il y a en France un établissement de crédit qui n'est encore connu que par les bonnes intentions qui ont présidé à son organisation; c'est le Crédit foncier de France. Il a eu pour mission de résoudre un problème insoluble dans l'état de la législation, celui de liquider les dettes de la propriété foncière. Son œuvre n'a pas réussi. Il avait emprunté son organisation à l'Allemagne et voulu faire pénétrer dans l'esprit français les pratiques de crédit expérimentées chez un peuple dont les habitudes et les traditions financières se ressentent de son état social et de l'esprit philosophique qui caractérise toutes ses institutions.

Il n'est pas dans nos intentions d'exposer combien le morcellement de la propriété et le Code de procédure civile s'opposent à l'efficacité du Crédit foncier, mais nous constatons qu'il est accepté par l'opinion publique comme étant par excellence un prêteur sur hypothèque.

Cependant avec son fonctionnement actuel, en imitant des chemins de fer la pratique des obligations, il est devenu lui-même pour le marché financier un embarras et un obstacle à l'abaissement du taux de l'intérêt, puisqu'il a recours constamment au crédit et que,

si ses affaires s'agrandissaient, il le ferait d'une façon permanente et à des conditions très-onéreuses, aggravant ainsi le problème posé par les chemins de fer au lieu d'aider à le résoudre. Nous espérons pourtant que l'expérience a dû démontrer que son système d'emprunt permanent pour faire des prêts hypothécaires n'était pas la meilleure des combinaisons, et que c'était une chose illogique que d'emprunter à terme et dans des conditions constamment variables, pour prêter soi-même à terme et dans des conditions fixes.

En sus donc des impossibilités qu'il rencontre dans la législation et dans l'état actuel de la propriété, pour être une institution de crédit utile, son organisation financière, comme dispensateur et raccoleur de capitaux, si nous pouvons nous servir de ce mot, ne lui permet de rien faire d'important, ni d'entrer dans la vie active de notre pays comme un élément de rénovation. Cette opinion nous a amené à croire que le problème posé par les chemins de fer devait permettre au Crédit foncier de devenir un grand établissement de crédit.

Pour cela, il faut que son but soit d'absorber, puisqu'il est un prêteur sur hypothèque, tous les emprunts qui seront nécessaires pour étendre et achever le réseau actuel des chemins de fer. Mais, en devenant le seul prêteur hypothécaire, il faut en même temps qu'il soit aussi la banque de circulation que nous avons démontrée indispensable à cette industrie.

Si, en effet, nous avons reconnu dans le courant de cette étude que le capital des banques de circulation

n'était qu'une simple garantie contre les pertes qu'elles pouvaient éprouver, nous établissons qu'il n'est pas possible de prévoir des pertes pour une institution qui serait créancière hypothécaire de tous les chemins de fer. La grande question à résoudre pour établir une banque de circulation à l'usage et pour les besoins des compagnies n'est donc pas tant dans son capital de garantie que dans la constitution d'une réserve métallique considérable qui puisse parer à des remboursements causés par la panique. L'expérience a prouvé, en effet, que, lors même qu'il ne serait pas matériellement impossible de présenter au remboursement des sommes assez considérables pour embarrasser une banque ayant une réserve de plusieurs centaines de millions, on peut affirmer que le fait seul de compter des espèces en échange de billets et l'encombrement du public dans ces cas extrêmes sont des motifs suffisants pour arrêter toute demande de remboursement (surtout si la circulation est faite au moyen de petites coupures, comme celle des banques d'Écosse, comme devrait l'être en partie celle de la Banque de France qui s'obstine à ne pas vouloir émettre des billets de 50 francs). On l'a vu en 1848, les banques indépendantes de la Banque de France n'avaient certainement pas en caisse de quoi rembourser leurs billets, et comme on n'a jamais pu trouver et qu'on ne trouvera jamais dans un moment de crise, aux mains de quelques détenteurs, des sommes assez importantes pour embarrasser les banques, il est permis de dire que les effets

de la panique sont impuissants parce qu'ils ne sont que passagers, et qu'une banque de circulation, établie sur des bases d'une incontestable solidité, comme celle dont nous proposons la création, qui reposerait sur toute la valeur des chemins de fer, ne pourra jamais se trouver en face d'une situation qui l'obligerait à rembourser à bref délai tous ses billets, en liquidant le gage auquel ils seraient substitués.

Si la Banque de France elle-même devait à jour fixe, dans un délai de huitaine, rembourser sa circulation, où en serait-elle? Il ne faut faire que des hypothèses admissibles. La liquidation d'une banque de circulation est impossible, parce que les 40 ou 50 jours qui représentent la moyenne de l'échéance des effets de commerce, en échange desquels sont émis une partie de ses billets (ce qui constitue la portion la plus active de son portefeuille), c'est, par le temps qui court, un délai suffisant pour laisser les esprits se calmer, la confiance renaître, l'état normal se rétablir. Donc il n'y a pas d'objections sérieuses, d'objections autres que celles des préjugés, qui puissent s'opposer à la grande œuvre à accomplir : *la création d'une banque de circulation, reposant sur des valeurs à long terme d'une incontestable solidité.*

Pour arriver à ce résultat, en tenant toutefois compte de ces préjugés que nous combattons, la première chose à faire serait d'élever le capital du Crédit foncier à 200 millions et de lui constituer, comme nous l'avons dit, une réserve métallique très-considérable pour parer à toutes les éventualités.

Cette réserve métallique serait en outre augmentée et alimentée par les compagnies de chemins de fer elles-mêmes, qui verseraient mensuellement dans les caisses du Crédit foncier 50 pour 100 de leurs recettes, ce qui est à peu près le produit net de leur exploitation. Les compagnies payent leurs intérêts et leurs dividendes avec le produit de leurs emprunts, car elles emploient leurs recettes, au fur et à mesure qu'elles les encaissent, non-seulement à payer leurs frais d'exploitation, mais encore les dépenses de leurs nouvelles constructions. Le Crédit foncier prendrait en conséquence à sa charge le service de leurs intérêts et de leurs dividendes, puisqu'il recevrait le produit net de leurs recettes.

Les 200 millions de capital et l'aliment mensuel des recettes qui absorbent journellement la plus grande partie du numéraire flottant dans toute la France constitueraient au Crédit foncier une réserve métallique formidable, qui serait une garantie éclatante pour sa circulation. Cette réserve métallique ne pourrait pas subir les variations qui alarment si fort la Banque de France, parce qu'elle ne serait pas destinée à servir les mêmes besoins. Elle n'aurait pas à satisfaire aux nécessités de l'échange, de l'importation et de l'exportation du commerce et de l'industrie; formée par les chemins de fer, elle ne servirait qu'à eux.

Les chemins de fer recevant actuellement 300 millions par an, ce serait donc 150 millions qu'ils verseraient annuellement au Crédit foncier, et cette

somme s'accroîtrait au fur et à mesure de l'étendue et de la réunion à l'exploitation des lignes à construire.

Ces 150 millions représentant, en outre, en tenant compte de leur accroissement successif, à peu près les besoins annuels des compagnies pour le réseau à construire, on peut dire, comme nous l'avons indiqué au commencement de ce chapitre, qu'avec la combinaison que nous proposons *on achèverait les chemins de fer avec leurs recettes,* en substituant à ces recettes un papier de circulation qui reposerait sur toutes les valeurs qu'elles représentent.

Dans le chapitre suivant, intitulé *Objections*, nous nous réservons d'expliquer les moyens divers qui devront être employés pour compléter notre système, et éviter les inconvénients et les dangers que pourrait avoir un établissement de crédit qui ne ferait qu'émettre du papier de circulation. Nous n'avons voulu, dans ce chapitre, que poser le principe et montrer que, pour résoudre tous les problèmes et toutes les questions qui font l'objet de cette étude, il fallait faire une grande entreprise, créer la banque des chemins de fer, accomplir pour eux, pour cette immense industrie qui va représenter tout à l'heure 8 milliards, ce qui a été fait pour le commerce et les manufactures.

Par cela même que cet établissement de crédit n'aura à pourvoir qu'à des besoins définis, réguliers, identiques, le taux de ses prêts pourra et devra être invariable. C'est le grand résultat que nous voulons obtenir, et que la création d'une institution spéciale peut seule donner.

Cette nouvelle banque de circulation devrait fixer invariablement le taux de ses prêts à 3 pour 100 à peu près, *c'est-à-dire que toutes les obligations seraient souscrites par elle à raison de 400 francs, remboursables à 500 francs, et portant un intérêt de 12 francs par an.*

Au lieu d'emprunter à 6 pour 100, les compagnies empruntant à 3 pour 100, que l'on considère un moment les effets d'un pareil progrès sur l'économie générale du crédit! Le loyer du prêt hypothécaire étant désormais fixé invariablement à 3 pour 100, le taux de l'intérêt s'abaisse en toutes choses, et l'argent, au lieu d'être sollicité par le travail, vient le solliciter à son tour. Et c'est ici que nous arrivons à la solution du problème insoluble de la construction des 16,000 kilomètres nouveaux de chemins de fer. Nous l'avons dit, avec des emprunts de 3 pour 100, les anciennes compagnies ont 50 pour 100 à leur avantage sur la situation actuelle, et ne peuvent pas faire valoir les arguments de la concurrence. Or, comme nous avons prouvé que l'on pouvait, dans de nouvelles conditions et sans engagement de système, construire des chemins de fer à une voie à raison de 150,000 francs le kilomètre, voici, avec des emprunts à 3 pour 100, comment nous constituons ces entreprises.

Nous empruntons 100,000 francs......	100,000 fr.
qui, à 3 pour 100, font................	3,000
Les frais d'exploitation coûtent, d'après notre devis..........................	7,500
A reporter...	10,500 fr.

Report...	10,500 fr.
Nos prévisions étant établies sur un revenu kilométrique de 15,000 francs, il reste	4,500
Total égal...	15,000 fr.

Le capital social étant du tiers de la somme dépensée (cette proportion est beaucoup plus forte pour les compagnies actuelles), les 4,500 francs de bénéfice représentent un revenu de 9 pour 100 sur un capital de 50,000 francs à constituer en actions.

Mais ce revenu de 9 pour 100 nous permet de porter le chiffre de nos dépenses jusqu'à 180,000 francs, comme nous l'avons dit plus haut.

En effet, en empruntant les 2/3 de 180,000 francs en obligations au taux effectif de 3 pour 100, voici comment s'établit notre calcul :

120,000 francs à 3 pour 100...........	3,600 fr.
Frais d'exploitation..................	7,500
	11,100 fr.
Reste net.........	3,900
Revenu brut.......	15,000 fr.

Il reste 3,900 comme revenu d'un capital social de 60,000 francs, soit à peu près 6 1/2 pour 100.

Nous avons fait deux hypothèses pour laisser une grande marge à toutes les éventualités. On le voit donc, les questions posées par la situation actuelle des compagnies et par la nécessité d'étendre les réseaux concé-

dés ont leur pierre d'achoppement dans le taux auquel pourront se faire à l'avenir les emprunts de chemins de fer.

Et comme il n'y a rien dans notre organisation actuelle de crédit qui soit préparé à cette fin, qui puisse donner des capitaux aux compagnies à 3 pour 100, ce qui est, nous le répétons, le nœud de toutes les difficultés présentes et futures, en face des grands résultats à obtenir, nous n'avons pas hésité à proposer notre solution ; nous en avons vainement cherché une autre. Elle nous a été inspirée par l'examen que nous avons fait des conditions générales du crédit dans notre pays et par la conviction que son éducation financière lui permettra de la juger sainement et de l'adopter.

Les effets de cette combinaison résolvent, en effet, toutes les questions posées dans le courant de ce travail; ils permettent d'envisager sans crainte les conséquences des systèmes de construction que les compagnies actuelles sont obligées de suivre pour compléter leur réseau; ils donnent la presque certitude que la garantie de l'État ne sera plus effective en face d'un revenu kilométrique qui va s'accroître en proportion de l'abaissement du taux des emprunts qui auront servi à l'établir, c'est-à-dire que le capital ne demandant plus que 3 pour 100, au lieu de 6 pour 100, pour le service des intérêts, cela équivaudrait à une augmentation proportionnelle du revenu.

Examinons maintenant les objections que l'on peut nous faire.

DES OBJECTIONS

La première des objections que l'on peut faire au système que nous proposons consiste dans le contrat de la Banque de France qui semble lui concéder le privilége exclusif d'émettre du papier de circulation.

La seconde réside dans le danger que pourrait présenter une émission de papier circulant dont le chiffre serait presque illimité, si l'on considère les besoins auxquels cette circulation doit et devra pourvoir.

Analysons ces deux difficultés et commençons par celle qui gît dans la constitution de la Banque de France.

Le monopole de la Banque de France a été établi par l'absorption à son profit des neuf banques indépendantes qui constituaient, concurremment avec elle, avant 1848, l'organisation du crédit dans notre pays. Les résultats de cette centralisation ont eu pour effet l'unité du taux de l'escompte sur toute l'étendue de la France, résultat que l'on a considéré comme le plus avantageux qu'il fût possible d'atteindre pour notre progrès commercial et industriel. Cependant les banques indépendantes qui réglaient le taux de l'intérêt, suivant les besoins locaux pour lesquels elles avaient

été créées, ont présenté, dans les villes de Bordeaux, Marseille et Lyon, ce phénomène singulier, lorsqu'elles sont devenues succursales de la Banque de France, qu'elles ont offert de la perte dans les premiers temps de leur changement de condition. L'unité du taux de l'escompte a, dans ces villes importantes, eu en conséquence un résultat tout à fait opposé à celui que l'on espérait, et démontré à quelles erreurs pouvait conduire le système de la centralisation à outrance. Les places de commerce ont, en effet, des besoins divers ; elles ont une existence propre, des habitudes de crédit qui font leurs mœurs commerciales ; et l'on a vu, par la méconnaissance de ces conditions d'existence, comme nous le disions plus haut, le taux de l'escompte à 4 pour 100 détruire la prospérité des succursales dans les villes que nous avons nommées, où les banques indépendantes donnaient précédemment des dividendes de 25 à 30 pour 100 sur le pair de leurs actions, en maintenant presque constamment leur escompte à 2 1/2. La centralisation intervenant avec son esprit, avec ses opinions et ses décisions inspirées par des faits particuliers à Paris, le papier de commerce, les emprunteurs se sont adressés directement aux capitalistes au lieu de s'adresser aux succursales, et il a fallu un temps assez considérable pour que le capitaliste, voyant lui-même le taux de l'intérêt s'accroître par l'unité fixée par la Banque, l'élevât à son tour et se décidât à ne plus lui faire de concurrence parce qu'il y trouvait son avantage. On peut donc dire que la centralisation de la

Banque a eu pour effet, non pas de faire abaisser le taux de l'intérêt, mais de l'élever dans les grands centres commerciaux.

Ce premier point constaté, sans nous arrêter à ceux qui lui ont servi de corollaire, nous relevons tout de suite la condamnation terrible que ce système du monopole de la Banque de France a subie en 1858. On a vu, chose sans exemple, la Banque élever progressivement le taux de l'intérêt jusqu'à 10 pour 100, sous l'émotion des crises de la Bourse et de la place de Paris. Nous disons de la Bourse et de la place de Paris, car aucun sinistre commercial ou industriel dans les autres parties de la France n'est venu justifier ces mesures de panique. Or, croit-on que si les neuf banques indépendantes avaient existé à cette époque avec leurs ressources locales, leur portefeuille distinct, leurs affaires propres, leur circulation bien établie, pouvant parer à tous les dangers factices (l'événement l'a démontré) que l'on redoutait alors, croit-on, disons-nous, qu'il se serait produit un fait aussi extraordinaire? La constitution de la Banque d'Angleterre est un privilége, ce n'est pas un monopole. Il y a à côté d'elle la Banque d'Écosse, la Banque d'Irlande, et une grande quantité d'établissements privés qui remplissent la même mission sous des formes consacrées par la loi et forment une réunion de forces qui aide la Banque d'Angleterre dans le grand rôle qu'elle joue. La destruction inutile des banques indépendantes a laissé en France un vide qu'il est désormais indispensable de remplir.

Vouloir maintenir un état de choses qui, en conservant le taux uniforme de l'intérêt, l'a abaissé dans certaines contrées peu commerciales et industrielles et l'a élevé, au contraire, dans les départements où l'activité du travail le maintenait très-bas, c'est en réalité vouloir faire produire du fer là où il n'y a ni minerai, ni houille, dans des conditions égales aux départements qui en possèdent. C'est vouloir égaliser l'abondance des capitaux et, au lieu de les rendre circulants, les maintenir constamment à l'état de réserve par la certitude que des crises périodiques, provoquées par une organisation de crédit qui devrait tendre à les prévenir, viendront leur donner de temps à autre une rémunération exceptionne lle

Cette réserve du capital, en limitant sa mobilité, est une des grandes causes de la difficulté que l'on a à fonder de nouvelles entreprises industrielles, sans parler des lois restrictives que l'on a faites pour arrêter l'association des capitaux. Ces lois, soit dit en passant, hostiles aux grandes associations de capitaux qui, sans le contrôle de l'État, peuvent être un danger public, n'ont eu pour effet que d'empêcher les petites, et c'est aux petites associations commanditaires que nous devons la situation prospère de l'industrie en France.

La Banque de France, étant, comme la Bourse de Paris, le régulateur du crédit dans ce pays, a par sa centralisation tous les inconvénients de la Bourse dont elle reflète les mouvements et dont elle a pris le tempérament, On voit baisser les valeurs à la Bourse de Paris

sans que les entreprises sur lesquelles elles reposent justifient ces alarmes; on voit les affaires commerciales et industrielles suivre le mouvement de l'encaisse métallique de la Banque devenu, par une hérésie économique, le régulateur du loyer des capitaux, suivant qu'il augmente ou diminue, et les destinées de notre travail reposer sur le plus ou moins de besoins que l'État ou les banquiers ont de numéraire. Cette situation ne peut pas durer longtemps; la Banque de France, telle qu'elle est constituée, devra continuer à exister; mais le rétablissement des banques indépendantes, leur *localisation,* va devenir bientôt une des plus impérieuses nécessités réclamées par les progrès dont les chemins de fer sont les instruments.

Si nous avons démontré le danger qu'il y a à laisser les chemins de fer continuer péniblement leur œuvre dans les conditions où ils se trouvent; si la continuation de cette œuvre peut compromettre le crédit public, et qu'il n'y ait d'autre remède à cette terrible éventualité que de porter atteinte au privilége de la Banque de France dont nous venons de constater les dangers, nous ne pensons pas qu'il soit possible de le maintenir tel qu'il est, et que l'intérêt public le rende plus inviolable que ne l'étaient ceux des banques indépendantes avant 1848. Les actionnaires des chemins de fer qui courent la chance de voir s'affaisser le capital social des compagnies, s'élevant actuellement, au pair de l'émission, à près de 1,500 millions, sont bien aussi dignes d'intérêt que les actionnaires de la Banque, qui représente

180 millions. Car il ne faut pas oublier que cet être anonyme et formidable qu'on appelle la Banque de France n'est qu'une compagnie d'actionnaires comme les compagnies de chemins de fer.

Si donc l'émission d'un nouveau papier de circulation est reconnue utile pour sauvegarder la plus grande partie de la fortune mobilière du pays engagée dans les chemins de fer, nous ne pensons pas que les 100 millions que la Banque doit avancer à l'État pour le renouvellement de son privilége soient un motif suffisant pour laisser subsister les graves dangers que nous avons signalés.

Passons maintenant à la seconde objection. Elle consiste à dire que l'émission d'un papier circulant ne peut pas être illimitée et qu'en face des besoins créés et des éventualités, on doit redouter qu'un établissement, qui n'a pas la ressource du renouvellement de son portefeuille et n'appelle pas constamment le public à son aide, ait une existence bornée puisque sa vie ne se renouvelle pas.

Nous croyons présenter l'objection dans toute sa force, parce qu'en effet elle est très-sérieuse ; pour la combattre, nous sommes obligés de rappeler ce qui s'est passé au sein du Corps législatif, lors de la discussion sur les conventions nouvelles.

Pénétrés comme nous des inconvénients que présentait la constitution des compagnies, quelques députés désiraient que l'État intervînt en empruntant à un taux égal, si ce n'est inférieur, à la garantie d'intérêt qu'on

lui demandait, et qu'il échangeât les sommes provenant de cet emprunt contre les obligations des compagnies.

Nous copions la réponse :

« Où en serait le crédit public si le grand livre de la « dette nationale restait sans cesse ouvert ? Comment « espérer un certain essor pour les rentes, alors que « les acheteurs auraient la certitude que l'État est « assujetti à des émissions périodiques ? Il s'agit de sou- « tenir le crédit des compagnies, et la proposition au- « rait pour conséquence inévitable de compromettre le « crédit de l'État. »

On le voit, la grande préoccupation des pouvoirs publics, celle du gouvernement tout entier, c'est de maintenir le prix de la rente et d'éviter tout ce qui peut empêcher son essor. Pourquoi cela ? C'est qu'on croit que le prix de la rente est le régulateur du taux normal de l'intérêt et qu'un des plus grands résultats que les gouvernements puissent se proposer d'atteindre est d'abaisser le loyer des capitaux. Or, c'est une vérité démontrée, que les émissions périodiques des obligations des chemins de fer sont l'obstacle le plus insurmontable à l'élévation du prix de la rente.

Que fait cependant le gouvernement pour maintenir et accroître son crédit? Il fait intervenir la caisse d'amortissement, qui achète des rentes quand elles fléchissent et fait l'office d'un spéculateur qui achète en baisse et vend en hausse. Il emploie au même usage la caisse de dotation de l'armée, l'argent des caisses de retraite pour la vieillesse, des caisses de sociétés de se-

cours mutuels, des caisses d'épargne, et enfin, en invitant les administrations des hospices à vendre leurs immeubles, il a voulu se réserver la consolidation de 700 ou 800 millions de 3 pour 100.

Tous ces procédés tendent au même but : élever le cours de la rente pour abaisser, comme nous l'avons dit, le taux de l'intérêt.

Ils sont inefficaces parce que l'obstacle des obligations subsiste. Si on employait donc à absorber une partie de l'obstacle les efforts impuissants que l'on fait pour lutter contre lui, on aurait résolu, à notre avis, bien plus efficacement la question de l'élévation du prix de la rente.

En effet, c'est là que nous trouvons le moyen de résoudre la sérieuse objection que nous avons présentée.

Un établissement spécial, absorbant toutes les obligations des chemins de fer, en vendrait, au prix auquel il les aurait lui-même payées, à tous ces établissements publics qui prennent maintenant de la rente sans que leur intervention sur le marché ait aucune influence. Le produit de la vente des immeubles des hôpitaux, les réserves des divers établissements de prévoyance et d'épargne viendraient s'y colloquer; et cette valeur des obligations à laquelle on a reproché son peu d'élasticité, parce qu'elle n'est pas matière à spéculation, trouverait là sa véritable place. Les établissements qui successivement les achèteraient y rencontreraient ce que n'offre pas la rente, le bénéfice annuel de l'amortissement. Cet amortissement servirait lui-même à reconstituer un

capital, et l'État ne serait pas obligé, dans un moment de crise, de compter avec les détenteurs officiels de sa rente qui, tout en l'achetant, n'aliènent pas la liberté de la vendre.

Ainsi, en faisant intervenir la collection des petits capitaux qui recherchent, par l'intermédiaire des établissements publics qui les concentrent, qui recherchent, disons-nous, les placements sûrs et fixes, on leur donnerait, dans le placement sur obligations de chemins de fer, leur véritable destination. On débarrasserait l'État de la concurrence redoutable et permanente des émissions d'obligations, et on bornerait à un chiffre très-pratique la circulation du papier d'une banque des chemins de fer.

D'un autre côté, s'il est désormais incontestable que le capital des banques n'est qu'un capital de garantie; que celui de la Banque de France et celui de la Banque d'Angleterre sont représentés par de la rente, et si nous avons suffisamment démontré que le rétablissement de banques indépendantes est indispensable au développement des affaires et à l'abaissement du taux de l'intérêt, le capital de ces nouvelles banques pourrait être employé en obligations jusqu'à concurrence de son importance.

Par ces combinaisons, par le remploi annuel des primes provenant des obligations amorties, on arriverait à limiter, dans une proportion qui résoudrait le problème, la circulation des billets du Crédit foncier s'il devenait banque des chemins de fer.

Mais on pourrait encore employer, pour un chiffre dont l'expérience règlerait l'importance, le système mis en usage par quelques compagnies industrielles, et, outre les billets remboursables à vue et au porteur, faire émettre, par le Crédit foncier, *des obligations décennales* portant le même intérêt fixe, mais offrant l'avantage d'une prime de remboursement, qui serait calculée sur le bénéfice donné annuellement par le privilége d'émettre des billets au porteur, et qui équivaudrait, en réalité, à une part dans les bénéfices du Crédit foncier, sans retomber à la charge des compagnies.

En résumé :

Le Crédit foncier souscrirait toutes les obligations des chemins de fer à 400 francs, remboursables à 500 francs et portant un intérêt de 12 francs par an.

En échange, il émettrait des billets remboursables à vue et au porteur. — Ces billets seraient émis en petites coupures, à cause de leur usage : ils serviraient en effet à payer les intérêts et les dividendes, les entrepreneurs et les ouvriers.

Ces billets auraient pour garantie :

1° Les obligations des compagnies, dont la valeur est presque invariable, comme celle de tous les placements hypothécaires, et des effets du portefeuille d'escompte des banques dont le chiffre aussi ne change pas. Ces obligations représentent un gage d'autant plus solide, qu'il faudrait que tout le capital actions disparût pour qu'il fût attaqué.

2° L'encaisse métallique du Crédit foncier, constitué

par son capital, et le versement mensuel du produit net des recettes des chemins de fer.

La limitation de cette circulation de billets remboursables à vue et au porteur serait obtenue :

1° Au moyen de l'absorption d'une partie des obligations par leur consolidation dans les caisses des différentes sociétés, qui maintenant placent leurs capitaux sur la rente, sans que le prix de la rente s'en ressente;

2° Par l'émission, pour une somme à déterminer, de contre-obligations décennales, remboursables avec une prime à la charge du Crédit foncier.

Ces contre-obligations, qui seraient, nous l'avons dit plus haut, une véritable participation aux bénéfices du Crédit foncier et une sorte d'augmentation flottante de son capital, étant toujours renouvenables, lui constitueraient une ressource puissante et sans aucun danger [1].

Mais on dit : Un pays ne peut supporter qu'une certaine somme de papier de circulation, et, la Banque de France suffisant à tous nos besoins, il est inutile de créer un nouvel instrument de crédit.

A cela nous répondons : Non, la Banque de France ne donne pas le chiffre exact de la circulation dont ce pays-ci a besoin, et la meilleure preuve, c'est que cet établissement financier unique ne peut pas et ne pourrait pas faire ce que doit faire celui dont nous proposons la création. Et encore, le grand résultat que doit avoir l'orga-

1. Ces diverses propositions ont été modifiées dans l'article intitulé : *La Banque des chemins de fer et le troisième réseau.*

nisation du crédit, c'est évidemment l'abaissement du loyer des capitaux. Or, l'action de la Banque dans cette question est tout à fait impuissante. L'abaissement de l'intérêt sur le papier de commerce, sur les avances, est un fait spécial, une sorte d'abaissement factice, car le loyer des capitaux, en général, basé sur le revenu normal que donnent les valeurs mobilières ou immobilières, est toujours entre 5 et 6 pour 100.

La rente donne de 4 1/2 à 5 pour 100 d'intérêt.

Les actions de chemins de fer sont capitalisées sur le taux de 6 à 7 pour 100.

Les obligations coûtent 6 pour 100.

L'argent commanditaire rapporte de 20 à 25 pour 100.

Le placement sur hypothèque, toujours près de 6 pour 100.

Quand un pays est dans cette situation, on ne peut pas dire que sa circulation de banque, qui fait varier de 2 1/2 à 10 pour 100 le taux de l'escompte, que cette circulation, disons-nous, est suffisante, lorsque le capital argent, — et non pas le capital de mouvement et de roulement comme celui qui s'emploie aux transactions du commerce, de l'industrie et de la Bourse, — lorsque le capital argent, qui a si considérablement augmenté depuis vingt ans, maintient son loyer de 5 à 6 pour 100.

C'est donc à ce capital, au capital de placement, qu'il faut faire concurrence au moyen d'une banque de circulation.

Si les banques ont permis le développement de notre commerce et de notre industrie, en abaissant le loyer du

capital de crédit et de roulement, il faut maintenant que ces institutions attaquent le capital de placement dans la réserve où il se tient. C'est là le grand progrès à réaliser. Une banque dont la circulation reposera sur des valeurs à long terme est seule capable de l'accomplir. Elle seule peut rendre le capital à des emplois industriels qui, en développant le travail, accroissent la richesse d'un pays.

Ce besoin est tellement impérieux, et cette nouvelle institution est si nécessaire, que nous voyons, par la force des choses, la circulation de la Banque de France reposer, pour moitié, sur ces valeurs à long terme pour lesquelles nous réclamons un exutoire désormais indispensable à l'harmonie générale du travail. Et, non-seulement cette circulation repose sur cet élément fixe, mais elle est entraînée sur des valeurs dont le prix varie journellement et peut, à un moment donné, être un véritable péril.

Le capital qui attend toujours le placement fixe est un capital inactif; l'arrêt de son mouvement est une perte pour la fortune publique. Il n'est disposé ni à aider, ni à encourager le travail; il ne recherche pas son propre accroissement, et c'est cette recherche qui est la source de la prospérité générale. Le jour où son revenu serait, par le fait d'une institution de crédit, descendu à 3 pour 100, il chercherait d'autres emplois. Son intervention dans les besoins hypothécaires ou dans le mouvement des valeurs ne cesserait pas pour cela, mais elle serait moindre, et ces valeurs se trouveraient vis-à-vis

de lui, par la sécurité et presque l'inaltérabilité de leurs prix, dans la situation où se trouve maintenant la propriété territoriale.

C'est à ce résultat qu'il faut tendre; les chemins de fer, par le problème qu'ils posent dans le présent et dans l'avenir, doivent être l'occasion de ce grand progrès, qui accroîtra et développera le travail et l'esprit d'association.

Tout est prêt pour cela. La richesse en numéraire a augmenté dans une proportion si énorme qu'on prédit déjà la baisse de la valeur intrinsèque de l'or; et cependant, comme aucune institution ne lui fait concurrence, comme l'accroissement de la dette et des valeurs mobilières augmente la circulation de la richesse mobilière, mais ne fait pas disparaître la mine de numéraire qui se transporte d'une main dans une autre sans s'épuiser, le numéraire qui ne fait autre chose que remplir un rôle d'avances, en attendant qu'il soit représenté par de la circulation en rentes, en actions ou obligations, le numéraire vaut toujours un prix si élevé, qu'il empêche la solution des questions économiques de premier ordre, comme nous avons voulu le démontrer dans cet écrit.

RÉSUMÉ

Il nous a paru inutile de nous étendre dans ce travail sur la nouvelle loi qui a réorganisé les compagnies. Cette étude nous aurait mené trop loin, en nous embarrassant d'observations de détail qui auraient nui à l'intelligence de notre plan.

Nous n'avons donc, en nous résumant, qu'à relever les faits saillants qui résultent des nouvelles conventions, et à constater que ces faits mettent les compagnies dans l'impossibilité d'accomplir leur œuvre, et font courir à l'État, qui est leur garant, et aux intérêts immenses qui sont engagés dans leur industrie, les dangers les plus graves et les plus inquiétants pour l'avenir.

Nous établissons donc : 1° Qu'avec la constitution actuelle des compagnies, avec les conditions qui leur sont imposées, avec les systèmes de construction qu'elles sont forcées de suivre, les dépenses de premier établissement des chemins de fer ne peuvent pas être réduites ;

2° Que le coût kilométrique du nouveau réseau ne pouvant pas être diminué, la garantie de l'État sera effective sur 8,000 kilomètres de chemins à construire ;

3° Que cette garantie étant effective, malgré les réserves faites en faveur de l'ancien réseau, cette garantie limite son revenu et absorbera tout l'accroissement qu'il peut avoir ;

4° Que ce système de la garantie d'intérêt devenant effectif, les complications administratives qui en seront la conséquence, les difficultés de règlements de compte, l'intervention de l'État dans les tarifs pour que cette garantie diminue, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, doivent faire courir les plus grands dangers à la solution économique du prix des transports;

5° Que tant que les compagnies seront obligées d'emprunter à 6 pour 100, le taux général de l'intérêt restera très-élevé, et que ce problème sera pendant dix ans, pour le gouvernement relativement au prix de sa rente, pour le commerce et l'industrie relativement au loyer des capitaux, un obstacle à tout progrès commercial, industriel et agricole, en restant pour les compagnies une cause de discrédit, qui les maintiendra constamment à l'état de crise;

6° Que l'intervention de l'État étant inefficace dans la question, et que cette question étant mal engagée par suite de la fusion des compagnies, il n'est plus possible de construire des chemins de fer en France, au delà des 16,000 kilomètres décrétés, si l'on ne crée un nouveau système qui résolve à la fois le problème posé par les concessions actuelles, et celui qui résulte de l'inégalité qu'il consacre, par sa limitation, entre les diverses contrées d'un pays qui a également concouru à l'établissement du réseau concédé.

Cette situation est donc un péril présent et futur; elle consacre une injustice gouvernementale, elle fait d'un progrès une cause de trouble dans l'économie

financière de la France. Il faut y apporter au plus vite un remède.

Nous ne pouvons plus nous passer de travail. Les chemins de fer, directement et indirectement, sont désormais le grand moyen d'en produire. Il faut que la France, pour sa prospérité, prenne l'initiative d'une grande création financière, désormais devenue indispensable au progrès de sa fortune industrielle.

Et enfin, pour terminer, nous dirons, en nous reportant à la citation que nous avons faite plus haut : Où en sera désormais le crédit des compagnies, peut-être plus important que celui de l'État, puisqu'il sert de régulateur au prix de toutes les valeurs mobilières, si elles sont toujours assujetties à des émissions périodiques? Où en seront la production et l'activité industrielle, si les compagnies sont constamment à l'état de crise ; si le loyer de l'argent est maintenu à un taux élevé ; si, le travail se ralentissant, les produits s'amoindrissent ; si le nouveau réseau réclame une garantie effective ; si l'État est obligé d'emprunter pour satisfaire à cet engagement bâtard ; si, enfin, toutes les questions posées dans le courant de cette étude demeurent pendantes? Nous préparons à l'avenir une liquidation désastreuse.

Mais si, au contraire, vous créez un puissant instrument de crédit pour résoudre toutes ces difficultés, quelles que soient les circonstances, vous aurez assuré la prospérité du pays.

RÉPONSE AU CONSTITUTIONNEL

ET AUX AUTRES JOURNAUX[1]

Je reproduis, avant ma réponse au *Constitutionnel*, les dix lignes dont M. Burat l'a fait précéder. Ces dix lignes résument le ton et l'argumentation des trois colonnes et demie du premier-Paris qu'il a bien voulu me consacrer. Je ferai toutefois remarquer que ce petit préambule à ma réponse fait bon marché des argumentations produites dans ma brochure. Il n'y est nullement tenu compte de ce fait que j'ai constaté, *par des chiffres*, que la Banque de France *a son capital et la plus grande partie de sa circulation représentés par de la rente sur l'État, qui n'est pas remboursable, et par des avances sur actions et obligations de chemins de fer;* qu'elle ne pourrait rentrer dans ces avances et prêts divers que par la vente de ces valeurs, laquelle serait

1. Le *Journal des Chemins de fer*, le *Journal des Actionnaires*, le *Journal des Travaux publics*, le *Journal du Crédit public*, le *Conseiller*, *l'Industrie*, *le Constitutionnel*, *le Moniteur industriel*, la *Gazette de l'Industrie*, *le Moniteur des Travaux publics*, *la Semaine financière*, la *Gazette des Chemins de fer*, *le Siècle industriel*, le *Courrier de la Gironde*, *la Gironde*, *l'Indépendance belge*, *le Nord*, le *Journal de Genève*, *le Siècle*, *la Presse*, etc., etc.

impossible dans des moments de crise, ou, si elle était possible, serait défendue au nom de l'ordre public. Cependant, de ce fait incontestable j'ai tiré cette conclusion, que l'on pouvait (avec certaines conditions que j'ai expliquées et qui font l'objet de cette étude, que M. Burat paraît avoir oubliée bien qu'il lui ait consacré trois colonnes et demie du *Constitutionnel*) créer une banque dont la circulation reposerait sur des valeurs à long terme, d'une incontestable solidité.

Quant à la variation du taux de l'argent, j'y répondrai plus bas.

Voici l'entrefilet de M. Burat et ma réponse au *Constitutionnel :*

« M. Poujard'hieu nous a envoyé une grande lettre en réponse à l'article que nous avons publié sur sa brochure. Nous lui donnerons la satisfaction de reproduire cette lettre tout entière, malgré sa longueur ; mais nous demanderons la permission de ne pas prolonger un débat qui, à notre avis, serait désormais sans utilité. Libre à lui de croire qu'il est possible à une banque de prêter à un taux d'intérêt *invariable*, quand l'intérêt de l'argent *varie* partout autour d'elle, et d'émettre des billets *remboursables à vue*, quand elle ne reçoit en échange que des obligations *remboursables en quatre-vingt-dix-neuf ans !* Nous n'avons pas la prétention de convertir M. Poujard'hieu, et, quant au public, nous pensons l'avoir suffisamment édifié sur la valeur d'une pareille conception.

« J. BURAT. »

« Paris, le 13 septembre 1859.

« Monsieur le Rédacteur,

« M. J. Burat a bien voulu consacrer un long article du *Constitutionnel* à la discussion d'une brochure que je viens de publier. L'intérêt qui s'attache à toutes les questions qui touchent aux chemins de fer me fait espérer que vous voudrez bien insérer la réponse que je crois devoir faire à l'éminent publiciste qui m'a accordé son attention.

« Les nouvelles conventions qui ont reconstitué les compagnies de chemins de fer sont le résultat d'une agitation et d'une opposition passionnée, dans laquelle tout le monde a des reproches à se faire. Elles placent, à mon avis, mais c'est une opinion toute personnelle, la grande industrie des chemins de fer dans une situation critique, et sont la cause principale de l'atonie des affaires et de la prostration de l'esprit d'entreprise.

« Un journal important (le *Journal des Chemins de fer*) s'est plaint à cette occasion de la difficulté où l'on était de contrôler les assertions que j'ai produites, parce que, a-t-il dit, les compagnies ont refusé d'éclairer le public et de donner des renseignements. Cette réclamation n'est pas légitime, car les conventions sont tout au long expliquées dans le rapport présenté au

Corps législatif, dans les documents officiels publiés par le gouvernement et dans les rapports des compagnies, où il est loisible à tous les intéressés d'en prendre connaissance; c'est ce que j'ai fait moi-même pour le coût kilométrique du nouveau réseau, qui s'établit ainsi :

« Midi. — Déduction faite des sommes à dépenser par l'État............Fr.	160,000
« Ouest. — *Id*........................	261,000
« Nord. — A la charge de la compagnie.	324,000
« Orléans. — *Id*......................	376,000
« Est-Ardennes. — *Id*.................	382,000
« Lyon-Méditerranée-Dauphiné. — *Id*...	450,000

« Ces chiffres ressortent du tableau qui fait partie de l'exposé des motifs des nouvelles conventions (pages 36 et 38 du projet de loi).

« En regard de ces chiffres, je ne pense pas qu'on puisse me taxer d'exagération lorsque je porte la moyenne du coût kilométrique du nouveau réseau au chiffre de l'ancien, soit 330,000 francs. En face d'une situation pareille et de l'élévation du prix des emprunts des compagnies, s'il n'y a pas lieu de s'alarmer, il y a du moins lieu de saisir l'opinion publique de la question; c'est ce que j'ai voulu faire. J'ai proposé une solution, et comme M. Burat l'attaque, je me crois en droit de vous demander de la défendre.

« Les objections qui sont faites à mon projet peuvent se résumer ainsi :

« 1° Il n'est pas permis de créer un nouveau papier de circulation à cause du privilége de la Banque de France ;

« 2° On ne peut pas instituer un nouvel établissement de crédit qui prête invariablement à un taux fixe ;

« 3° La circulation de crédit nécessaire à un pays ne peut pas être illimitée.

« J'avais répondu déjà à une partie de ces objections dans ma brochure : je viens compléter ma réponse.

« Le privilége de la Banque de France résulte de l'article 8 de la loi du 8 juillet 1840, portant : « Aucune « banque départementale ne pourra être établie qu'en « vertu d'une loi. Les banques existantes ne pourront « obtenir que par une loi la prorogation de leur privi- « lége ou des modifications à leurs statuts. »

« Le gouvernement ne s'est pas interdit la création de nouvelles banques de circulation, mais il s'est imposé l'obligation de faire une loi pour chaque nouveau privilége accordé ; voilà tout. Il n'y a donc pas impossibilité ni violation d'un contrat dans ce que je propose.

« Le monopole de la Banque de France a été constitué par suite du décret du 25 avril 1848, « dispen- « sant la Banque de France et les banques départemen- « tales de l'obligation de rembourser leurs billets, et « statuant qu'ils seront reçus comme monnaie légale « par les caisses publiques et par les particuliers. » Le décret du 1er mai 1848, qui a établi le monopole, dit : « Considérant que les billets des banques départemen-

« tales forment aujourd'hui des signes monétaires « spéciaux, dont l'existence porte une perturbation « déplorable dans toutes les transactions; considérant « que les plus grands intérêts du pays réclament impé- « rieusement que tout billet de banque déclaré mon- « naie légale puisse circuler également sur tous les « points du territoire; vu le rapport du ministre des « finances, etc., etc. »

« Le monopole, on le voit, est le fruit du cours forcé. Le cours forcé a été aboli et ne sera pas rétabli; nous en avons fait l'épreuve en 1858. Je n'insisterai pas davantage sur ce point.

« Quant à la limitation de l'intérêt, on trouve dans le discours du ministre des finances, lors de la discussion de la loi de 1840, qui renouvelait le privilége de la Banque de France, la considération suivante: « Per- « mettre à un établissement de faire varier le taux des « capitaux, c'est lui permettre de faire taxer les condi- « tions de l'industrie; permettre à des individus, non- « seulement de se ruiner, mais encore de ruiner leurs « voisins, c'est une chose qui n'est pas admissible. »

« La limitation de l'intérêt est la conséquence absolue du privilége et du monopole. Les chemins de fer ont des tarifs limités parce que cette industrie est constituée en privilége. Dans tous les pays, le prêt sur immeubles se fait à un taux déterminé par la loi. Personne n'ignore qu'en France il n'est pas permis de prêter sur hypothèque au-dessus de 5 pour 100. Les obligations de chemins de fer, qui sont une sorte d'hypo-

thèque, puisqu'elles ont à la fois pour garantie le capital social et l'immeuble des compagnies, rentrent donc, à mon avis, dans la catégorie des prêts pour lesquels le taux de l'intérêt doit être limité, et une Banque créée pour les besoins exclusifs des chemins de fer, lesquels sont définis, identiques, réguliers, doit prêter à un taux fixe.

« Mais les emprunts dans la forme actuelle, qui a si fort l'approbation de M. Burat, puisqu'il constate à la fin de son article que la Banque a placé depuis deux mois, sans efforts, de 130 à 140 millions d'obligations au taux de 6 pour 100 à peu près, me paraissent constituer le plus grave danger de la situation des chemins de fer. Bien loin de croire, en effet, comme le dit mon honorable contradicteur, « que les compagnies ne sont pas « plus condamnées à emprunter à 6 pour 100 que la « rente 3 pour 100 n'est destinée à rester au cours « de 69, » j'appréhende qu'elles seront progressivement amenées à emprunter à un taux supérieur.

« Je crois, en effet, que l'on peut penser, bien qu'il n'y ait pas de statistique à cet égard, que le capital qui recherche les placements à revenu fixe, comme celui qui se porte sur les obligations de chemins de fer, est restreint, et que, s'il accueille encore avec faveur les obligations des compagnies, c'est parce que les autres placements, celui sur hypothèque et celui qui a lieu sur les immeubles ou sur la terre, sont moins avantageux et n'offrent pas la facilité de la mobilisation immédiate. Mais si, ce qui est probable, la difficulté de se

procurer de l'argent sur hypothèque fait baisser la valeur de la terre et des immeubles, de la terre principalement, dont les revenus s'amoindrissent en raison de l'élévation du prix de la main-d'œuvre, des difficultés de la culture et des conditions d'inégalité des exploitations agricoles, qui résultent de la répartition des lignes de chemins de fer, il est permis de prévoir le moment où les immeubles de toute nature viendront par leur dépréciation faire concurrence aux émissions des compagnies, et que celles-ci, ou seront dans l'embarras, ou seront forcées d'élever le taux de leurs emprunts à 6 1/2 ou 7 pour 100, comme l'ont fait les compagnies de chemins de fer étrangers. Ce qui s'est passé depuis que les chemins de fer empruntent par obligations vient à l'appui de cette opinion. Dans le principe, les obligations émises à 330 ou 340 francs, comme celles du chemin de fer du Nord, étaient disputées par les actionnaires eux-mêmes, et se vendaient avec une prime sur le prix d'émission. Ces temps sont bien changés, et ne reviendront plus! Et pourtant, pendant que le prix des obligations baissait, le 3 pour 100 atteignait le prix de 82 francs!

« Cependant, aux prévisions des besoins des compagnies, il me sera permis d'ajouter celles des emprunts possibles de la part du gouvernement et des autres États qui prennent l'habitude de s'adresser au public français, ceux de la ville de Paris, ceux de toutes les villes importantes, ceux de tous les départements qui, saisis aussi de la fièvre du progrès, empruntent à qui

mieux mieux; les émissions du Crédit foncier; les émissions d'obligations des chemins étrangers, besoins nombreux et divers qui, tous en même temps, s'adressent au capital de placement.

« Mais encore l'énorme quantité de ces obligations ne va-t-elle pas bientôt nuire à leur crédit et à leur valeur? Ne commence-t-on pas déjà à y penser? Et puisqu'elles s'adressent au capital prudent, au capital retiré des affaires, ne doit-on pas prévoir une abstention de sa part pour cause d'engorgement?

« L'examen de cette situation conduit forcément à conclure que notre organisation de crédit est insuffisante.

« Les valeurs fiduciaires, rentes, obligations, actions, effets publics industriels de toute nature, représentent, par rapport à la richesse en numéraire de la France, une valeur bien supérieure à cette richesse; on estime le numéraire à 5 milliards, la rente représente plus de 8 milliards, les actions de chemins de fer et leurs obligations à peu près 4 milliards, le reste des valeurs de crédit des autres sociétés et des sociétés étrangères à peu près un chiffre égal. Le numéraire n'est donc, vis-à-vis de la fortune mobilière du pays, qu'un appoint qui sert de moyen de circulation et de transmission à tous les effets publics; il joue dans l'économie générale le rôle qu'a le porte-monnaie dans l'usage de la fortune des particuliers. Le numéraire est la monnaie, l'appoint des valeurs publiques; il sert à compenser la différence qui se produit dans leur échange. Dire donc que le billet

de banque, qui aide le numéraire dans cette fonction d'appoint, n'a de valeur réelle que parce qu'il peut s'échanger contre du numéraire, c'est constater son principe, mais ne tenir aucun compte de la pratique des affaires, qui le fait véritablement passer et considérer comme ayant la mission d'un agent d'échange, qui sert conjointement avec le numéraire à payer les différences qui se manifestent dans la transmission, soit la vente et l'achat, des valeurs qui constituent la richesse mobilière du pays.

« Or, comme les titres qui représentent cette richesse mobilière ont beaucoup augmenté depuis dix ans, il en est résulté que les moyens qui servent à leur transmission, à leur échange, ont dû s'accroître, et que le numéraire a dû augmenter en même temps que la circulation de son auxiliaire, le billet de banque. La Californie et l'Australie en nous alimentant d'or, la Banque en augmentant l'émission de ses billets, ont servi cette nouvelle situation, qui sans cela aurait pu être pleine de périls, ou qui n'aurait pas pu se produire; mais, en regard de la création forcée de nouveaux titres, on doit craindre que la circulation de numéraire et de billets de banque ne soit plus suffisante et ajoute encore aux autres causes de dépréciation qui menacent le prix des valeurs publiques. C'est pour cela que j'ai proposé la création d'un nouvel instrument de crédit.

« Lorsque l'argent comme monnaie disparaît peu à peu, par suite de la démonétisation de l'or en Belgique et en Hollande et par suite aussi de l'absorption que

font de ce métal les Indes et la Chine, où la pièce de cinq francs a remplacé la piastre espagnole des mers du Sud, presque détruite par nos affineurs, qui l'achètent depuis trente ans pour en extraire les parcelles d'or qu'elle contient; lorsque l'augmentation du numéraire d'or n'a fait que suivre presque parallèlement l'augmentation en France de la dette publique et la création d'une formidable quantité de valeurs mobilières, est-on véritablement bien venu à dire que notre système de circulation de banque est suffisant?

« Quant à l'objection de M. Burat sur la proportion qui doit exister entre la réserve métallique d'une banque de circulation et le chiffre de ses émissions, si j'ai demandé que la réserve métallique de la nouvelle institution fût très-considérable, c'était pour qu'elle fût proportionnée à l'importance de ses émissions. Du reste, je trouve une réponse au principe de cette objection dans le rapport fait par la commission de la Chambre des députés lors du renouvellement du privilége de la Banque de France en 1840, et je me borne à le citer. On réclamait l'augmentation du capital de la Banque, et la commission répondait : « Il n'y a rien de sérieux « dans les moyens de garantie que quelques personnes « regardent comme de l'essence des banques de circu« lation. Nous voulons parler, entre autres, de la règle « qui lui prescrirait d'avoir toujours dans ses caves le « tiers au moins du montant des billets émis. C'est là « sans doute une précaution ; mais, si la Banque a été « imprudente dans les émissions, la précaution est

« insuffisante; si, au contraire, la Banque est loyale-
« ment et habilement administrée, la réserve du tiers
« ne tarde pas à paraître excessive. »

« Je n'ajouterai rien à ce commentaire; dans ma brochure j'ai indiqué les moyens qui pourraient être employés pour limiter les émissions, et, s'il y a lieu, je reviendrai sur cette question.

« Cependant on a demandé comment il serait possible de faire accepter un nouveau papier de circulation dans notre pays, si enclin en théorie aux nouvelles idées, mais si rebelle à les accepter dans la pratique. Cette difficulté nous paraîtrait presque absolument résolue si la Banque de France et les autres banques qui pourraient être créées étaient autorisées à recevoir les billets de la Banque des chemins de fer, et réciproquement. Tous les quinze jours ou tous les mois, les billets ainsi reçus seraient échangés entre les divers établissements qui se payeraient en espèces les différences de leurs comptes, comme cela se pratique en Angleterre dans les *clearing house.*

« Mais je m'aperçois que j'entre dans des détails; cette lettre est déjà beaucoup trop longue, et je ne suis pas chargé de rédiger des statuts.

« J'ai hâte de conclure et je dis :

« Ne peut-on pas trouver dans la situation faite aux compagnies de chemins de fer l'explication de l'état de choses dans lequel nous sommes?

« Les caisses de la Banque et celles des banquiers sont pleines ; cependant le loyer de l'argent est très-

cher, les obligations valent 6 pour 100 et on ne trouve rien à organiser. N'est-ce pas là qu'est la principale cause de l'abandon où sont les affaires de spéculation financière? On la cherche dans les mesures restrictives apportées à la liberté et à la facilité des transactions; je ne conteste pas l'effet déplorable de ces mesures, mais le principe de tous ces embarras et de l'affaissement dans lequel sont les esprits me paraît venir du manque de confiance qui se produit sur une industrie qui fait vivre presque toutes les autres, et qui a été la grande cause et le grand aliment du mouvement financier qui a eu lieu depuis 1852. Du moment que son existence inspire des craintes; du moment qu'on a tant fait pour la discréditer, et, en bornant son développement, pour la déclarer incompatible avec certaines conditions d'économie, on a porté la plus grave perturbation dans l'opinion qui fait le crédit, dans le crédit qui fait les affaires, dans les affaires qui donnent aux capitaux le mouvement et la prospérité.

« Il faut donc, si les travaux de la paix doivent reprendre l'activité extraordinaire et désormais presque indispensable à notre organisation économique et politique qu'ils ont eue pendant sept ans, que l'on s'efforce au plus tôt de relever le crédit de la grande industrie des chemins de fer. L'épuisement de toutes les combinaisons financières a limité les réseaux, quoi qu'en dise M. Burat. La loi de 1842 et la garantie d'intérêt sont une charge pour l'État et ne lui permettent pas d'aller au delà des risques qu'il court avec les compa-

gnies actuelles. Il m'a semblé utile de pousser à une autre organisation pour étendre les réseaux et résoudre le problème posé par ceux qui sont concédés.

« J'ai indiqué ma solution ; je crois fermement qu'elle est la seule efficace. Les dix ou douze journaux spéciaux en entretiennent le public depuis trois semaines, et, malgré la sévérité de sa critique, je remercie mon honorable contradicteur d'avoir saisi la presse quotidienne de la question.

« Quant aux épithètes de *chimérique*, d'*impraticable* et d'*utopique* dont on a gratifié cette solution, je me bornerai à rappeler que les hommes qui faisaient autorité il y a quinze ou vingt ans avaient annoncé que la création des billets de banque de 200 francs devait amener la ruine du crédit public et du système des banques, et que ces mêmes économistes avaient déclaré « que les chemins de fer n'étaient bons qu'à servir de « jouets aux curieux d'une capitale ou de moyens de « transport pour les voyageurs de commerce dans « quelques cas exceptionnels seulement. »

« Veuillez agréer, monsieur le Rédacteur, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

« G. POUJARD'HIEU. »

M. Burat avait dit dans son article, et il répète dans les deux phrases reproduites plus haut, que, l'argent étant une marchandise, son prix ne pouvait pas être invariable. Si l'argent est une marchandise, il doit

exister pour lui, comme pour les denrées, la liberté de la transaction entre l'acheteur et le vendeur; mais lorsqu'il n'y a qu'un entrepôt officiel de cette marchandise pour toute la France, et que les administrateurs de cet entrepôt font varier suivant leurs impressions personnelles, ainsi qu'on l'a vu en 1858, je le répète, le prix de cette marchandise de 2 1/2 pour 100 à 10 pour 100 dans l'espace de trois mois, je demanderai si cet état de choses est constitué suivant ce principe que l'argent est une marchandise. Si l'argent est une marchandise, ce qui est vrai, donnez-nous la liberté des banques comme aux États-Unis, ou la constitution des banques comme en Angleterre, et ne laissez pas alors subsister le monopole, dont le seul avantage, s'il en a, doit être précisément de présenter au travail des conditions toujours égales, comme le voulait le législateur en 1840.

L'institution des banques a produit l'abaissement normal du taux de l'intérêt commercial, en faisant concurrence au métal. Les banques indépendantes, en faisant concurrence à l'action paralysante de la Banque de France, auraient le même effet en ayant le même but.

Mais l'établissement dont je propose la création ayant une mission définie, il devrait être, par son essence même, un monopole, puisqu'il satisferait aux besoins d'un industrie qui est elle-même un privilége. Il devrait avoir, en conséquence, absolument cet avantage de limiter le taux auquel il prêterait, et je ne vois pas d'obstacle à cela.

Que pourraient faire, en effet, à la Banque des chemins de fer les variations du taux de l'escómpte de la Banque de France, la situation financière du commerce et de l'industrie? Est-ce que ces deux banques, d'origine différente, auraient à satisfaire aux mêmes besoins? Les budgets des compagnies sont arrêtés tous les ans par le ministre. On sait d'avance ce qu'elles ont à dépenser dans l'année. On ne sait pas, on ne peut pas savoir quels sont les besoins du commerce et de l'industrie.

Les besoins des compagnies étant connus, il y a, répète-t-on, malgré tout, à redouter pour une Banque des chemins de fer les conséquences des crises commerciales ou industrielles et des événements imprévus. Mais, dans ce cas, que se passe-t-il? On dirait vraiment que nous avons oublié ce qui s'est produit depuis dix ans. Dans ces circonstances, en 1858, par exemple, est-ce que nous n'avons pas vu tout le monde s'atteler aux expédients pour franchir le mauvais pas? Les compagnies de chemins de fer ont été aidées par leurs créanciers; la Banque a augmenté ses escomptes en prenant le papier de certaines compagnies, ce qui leur a permis de substituer à leurs payements ordinaires par caisse des engagements à court terme et leur a laissé le temps de placer des obligations. On ne tient donc aucun compte des progrès qui se sont accomplis depuis cinquante ans en matière de crédit? Quelles sont les crises qui ont duré plus de trois mois depuis trente ans? pas même celle de 1848! Or, pendant trois mois,

pendant six mois, un établissement qui aura 700 ou 800 millions de réserve métallique pourra parer à toutes les éventualités, ou le bon sens public n'existe plus.

Mais on dit encore : Comment aurez-vous de l'argent à 3 pour 100? De l'argent?.. Qu'est-ce que la Banque de France donne depuis 2 1/2 jusqu'à 10 pour 100? Son papier, son billet, lequel est garanti par les valeurs de toute nature de son portefeuille, son capital et son encaisse. La Banque des chemins de fer donnerait aux compagnies, en échange de leurs obligations, ses billets, lesquels seraient garantis par son capital, son encaisse et son portefeuille. Mais il me semble que ceci n'a pas besoin d'être expliqué.

Quant à la difficulté de faire prendre et accepter ce nouveau papier de circulation, je crois pouvoir affirmer qu'elle n'existera pas.

Les grandes associations industrielles sont entrées dans la voie de la participation aux affaires qui exigent de grands capitaux, en prenant en payement des actions et des obligations. On ne peut plus maintenant songer à alimenter les grandes usines sans qu'elles prennent leur part des risques dans la fondation des compagnies qui les font vivre et prospérer. C'est un fait nouveau, mais incontestable, et lorsque la Banque des chemins de fer aurait pour clientèle de son papier, pour preneurs obligés de son papier, tous les grands établissements industriels en France et même à l'étranger, tous les grands entrepreneurs de travaux publics, je ne pense pas qu'on ait rien à redouter pour le crédit de la nou-

velle institution. Ces forces déjà éprouvées la serviraient, et je dis mieux, je suis certain qu'elles provoqueraient sa création si on les laissait intervenir dans la question. — Or, quand un établissement de crédit se fonde dans de telles conditions, les dangers qu'il peut présenter, par suite de l'ignorance et des préjugés, sont bien amoindris, s'ils ne sont pas détruits. Lorsqu'à son origine il est déjà solidaire avec l'honneur et la fortune de tous ceux qui représentent en France le travail et l'industrie, sa cause est gagnée; il n'a plus à subir l'épreuve des banques. Du moment que son billet à vue et au porteur sera adopté, patronné par tous ceux dont l'existence et la prospérité dépendent de l'industrie des chemins de fer, l'immense quantité des intéressés sera la plus grande et la meilleure garantie du nouveau papier. Ce papier n'aura pas, en effet, à s'imposer; il sera accepté, prôné, expliqué dès son origine; il aura à sa suite la seule chose qui lui soit utile, le crédit moral, la responsabilité effective de tous ceux qui l'accepteront, et, je le répète, je suis convaincu qu'en regard de la somme considérable de travail qu'il est appelé à créer, aucun de ceux qui doivent participer à ce travail ne fera une objection à sa création.

La clientèle de ce nouveau billet est donc toute créée. Le billet de banque a été obligé de s'offrir, de demander du crédit; peu de personnes avaient intérêt à le prôner, à le faire valoir et accepter. Mais dans l'institution dont il est question, cette épreuve n'aura pas lieu. Si les compagnies de chemins de fer disent aux industriels,

aux grands entrepreneurs : Voilà nos travaux, mais à la condition que vous recevrez en payement des billets de la Banque des chemins de fer; croyez-vous qu'ils refuseront? Et alors, dès l'origine, la solidarité est établie entre le travail, l'industrie et la nouvelle institution. Il me semble que ceci n'est pas discutable.

Mais je reviens à la question de l'émission de ces billets substitués aux obligations. J'ai déjà indiqué les moyens de rendre leur circulation moins considérable, mais je dois ajouter quelques autres considérations à celles que j'ai déjà exposées. On peut supposer que certaines compagnies s'abstiendront d'avoir recours à la Banque des chemins de fer, ainsi que cela a eu lieu pour les avances faites par la Banque de France. Deux compagnies ont refusé d'user de ce moyen artificiel de se procurer des ressources. Or, le jour où une institution de crédit serait fondée pour l'usage des chemins de fer, ce jour-là leurs obligations prendraient naturellement un essor qui les rapprocherait du cours auquel elles seraient désormais souscrites par cette institution, et, en se maintenant normalement à ce prix, elles procureraient aux compagnies le moyen d'avoir à la fois le public et la Banque des chemins de fer pour ressources. Alors on verrait se reproduire ce qui a déjà lieu pour le papier d'escompte, qui est à la fois pris par le public, les banquiers et la Banque de France.

Un des avantages principaux de la combinaison, avantage que je n'ai pas fait ressortir, et qu'il est opportun de faire valoir, puisque ma proposition est discutée,

c'est que des emprunts à 3 pour 100 permettent d'augmenter le capital actions, soit le capital social des compagnies, parce qu'il n'y a plus alors de maximum de dividende. Ainsi le chemin de Lyon-Méditerranée, par exemple, a à dépenser 974 millions à dater du 1er janvier 1858; le chemin d'Orléans, 743 millions à dater de la même époque. S'ils empruntent la moitié de cette somme à 3 pour 100, ils pourront, pour l'autre moitié, émettre des actions, sans porter aucun trouble dans la valeur de celles qui existent actuellement. Ainsi feront les autres compagnies, et par ce moyen seront limitées en même temps l'émission des obligations et l'émission des billets qui leur seront substitués.

En creusant la question il me semble donc qu'on la débarrasse de toutes les difficultés qui au premier abord avaient frappé les esprits. Le journal *l'Industrie*, dans son numéro du 20 août 1859, disait cependant : « que « j'avais parfaitement raison de regarder le développe- « ment du papier de circulation, sous forme de billet « au porteur, comme une des principales ressources « sur lesquelles la France doit compter pour mener « à fin les grandes œuvres où son présent est engagé « au profit de son avenir. »

Je crois avoir surabondamment expliqué comment ce vœu pouvait être réalisé.

Je ne reviendrai pas sur tout ce que j'ai dit pour exposer que la situation actuelle des compagnies et les systèmes adoptés par le gouvernement ne permettaient pas d'étendre le réseau des chemins qui sont concédés.

Ce qui est à faire va demander *dix ou quinze ans d'efforts*, en supposant qu'aucune des entraves que j'ai signalées n'y vienne mettre obstacle; pendant *dix ou quinze ans* les départements qui n'ont pas de chemins de fer sont destinés à s'appauvrir. Si demain cependant la nouvelle institution que je propose était constituée, une ère de prospérité s'ouvrirait pour toutes ces contrées. On m'a reproché de vouloir faire accomplir cette œuvre par le Crédit foncier; si le Crédit foncier remplit le rôle qui lui est dévolu, je ne demande pas qu'il soit détourné de sa destination. Mais, je le déclare avec conviction, ce que je crois indispensable au point de vue du présent comme de l'avenir de notre industrie, c'est la création d'une *Banque des chemins de fer*. J'en ai défini la mission dans cette étude de bonne volonté.

LA BANQUE DE FRANCE

ET LES

OBLIGATIONS DE CHEMINS DE FER

Les difficultés qu'éprouve la reprise des affaires ont, depuis quelque temps, pris des proportions alarmantes pour la prospérité publique, et journellement on explique cette situation par certaines restrictions apportées dans la facilité des transactions financières, et par l'insuffisance ou la perturbation des lois et des habitudes qui avaient jusqu'ici servi à leur développement et à leur activité.

Je crains que l'opinion ne s'égare sur un fait particulier, qui est un symptôme de l'état de prostration dans lequel se trouve l'esprit d'entreprise, mais qui n'en est pas la cause.

La cause de l'abstention du public dans les affaires de spéculations financières et de la diminution de ces affaires n'est pas, en effet, dans les changements apportés aux coutumes qui servaient à les accomplir, mais bien dans la constitution générale du crédit et des entreprises elles-mêmes. Ces entreprises sont arrivées, à l'heure qu'il est, à l'apogée de leur développement, et si elles ont quelque chose à attendre de l'avenir, cette espérance n'offre plus un aliment suffisant à l'imagination et à l'optimisme, qui, à l'origine de leur création, leur ont été si utiles. Les chemins de fer donnent un revenu que les détenteurs de leurs titres peuvent en effet apprécier à quelques francs près, et presque toutes les actions sont maintenant classées dans les portefeuilles et considérées comme un placement. Le chiffre relativement insignifiant des prêts sur dépôt d'actions des chemins de fer par la Banque de France démontre la vérité de ce que j'avance.

Dans tous les pays où l'argent est cher et rare, le travail languit, la main-d'œuvre est à vil prix, l'industrie n'existe pas. Dans les pays où l'argent est à bon marché, le travail est incessant, les salaires élevés, l'industrie prospère. La France en était arrivée à cette dernière situation; mais depuis quelques années le trouble et l'indécision sont dans les affaires : le travail s'est ralenti, les industries qui tiennent aux travaux publics sont en souffrance; cela vient absolument de la capitalisation à un taux très-élevé du revenu des valeurs mobilières de premier ordre, comme les actions et les

obligations de chemins de fer, c'est-à-dire de la cherté de l'argent.

Capitalisées à 6 pour 100 et au-dessus, les actions de chemins de fer, qui imprimaient l'impulsion et donnaient le ton aux affaires financières, ne peuvent plus, par suite de leur classement, servir d'occasion à des transactions journalières aussi importantes que par le passé, et cette capitalisation à 6 pour 100 de la meilleure des valeurs a pour conséquence l'abstention du capital pour toutes les nouvelles entreprises qui n'offrent pas des chances extraordinaires de succès.

Cette conséquence, dont l'abondance des capitaux flottants et l'abaissement de l'intérêt des comptes courants chez les banquiers, qui ne donnent habituellement que de 2 à 3 pour 100, fournissent la preuve irrécusable, est encore aggravée par les émissions annuelles d'obligations de chemins de fer, sur lesquelles nous désirons attirer l'attention.

Ceci établi en principe, que la capitalisation à 6 pour 100 des actions et obligations de chemins de fer est maintenant une habitude prise, un taux fixé par les détenteurs et les acheteurs de ces valeurs, j'ai l'intention de prouver que c'est là qu'est le mal, et qu'aussi longtemps que cette situation existera, les sources de l'activité industrielle et financière seront taries. Dans cette situation, en effet, les mouvements de la Bourse n'agitent que la surface des affaires et ne peuvent pas en remuer le fond.

I

Les compagnies de chemins de fer ont eu à emprunter, à dater du 1er janvier 1858 (page 37 du projet de loi) :

Orléans....................	743,000,000
Lyon-Méditerranée, Dauphiné.	974,000,000
Nord......................	253,000,000
Est-Ardennes..............	254,000,000
Ouest.....................	340,000,000
Midi......................	166,500,000
Compagnies diverses........	19,500,000
TOTAL...........	2,750,000,000

à laquelle somme de 2 milliards 750 millions il convient d'ajouter les erreurs probables commises dans les devis approximatifs fournis par les compagnies pour servir de base aux nouvelles conventions.

Les dépenses faites en 1858 (page 38 du projet de loi) sont estimées à 250 millions, ce qui réduit, à dater du 1er janvier 1859, le chiffre des emprunts prévus à 2 milliards 500 millions.

Ces émissions annuelles d'obligations doivent, on le comprend, avoir pour effet d'empêcher l'élévation de leur prix. Depuis quelques années, l'inactivité des affaires a fait que le capital de placement s'est considérablement augmenté, et, malgré cela, les compagnies ont emprunté à des conditions onéreuses. Si le cours des obligations s'est élevé, ce n'a été que transitoirement et quand les émissions périodiques étaient terminées, ainsi qu'en témoigne la cote de la Bourse. Mais l'élévation du cours des obligations après l'émission est complétement indifférente aux compagnies, et c'est induire en erreur l'opinion que de dire, comme certains journaux, que les compagnies empruntent à 5 pour 100, lorsque le cours des obligations s'élève à 300 ou 310 francs. Cette plus-value ne profite, en effet, qu'aux souscripteurs, et annoncer le contraire, c'est absolument comme si on prétendait, lorsque l'emprunt de 1859 sera à 75 francs, que cet emprunt n'a coûté que 4 pour 100, alors que l'État n'a reçu en réalité que 60 francs pour 3 francs de rente, et a emprunté à 5 pour 100.

Le prix d'émission est donc seul intéressant pour les compagnies.

Or, les compagnies paraissent prendre l'habitude de se servir de l'intermédiaire de la Banque de France pour négocier leurs emprunts.

Examinons quelles sont les causes qui ont amené les compagnies à employer ainsi la Banque de France pour cette négociation, et rendons-nous compte, dans

l'intérêt général des affaires, de l'utilité et de l'efficacité du rôle qui a été ainsi dévolu au monopole effectif sinon légal de cet établissement de crédit.

Lors de la crise de 1858, la Banque de France fut autorisée par le gouvernement à faire aux compagnies, sur les 100 millions qu'elle tient à la disposition de l'État, aux termes de son nouveau contrat, les avances nécessaires pour qu'elles pussent continuer des travaux que la difficulté de la négociation de leurs obligations pouvait interrompre. La Banque de France mit en conséquence à la disposition des compagnies une certaine quantité de ses *billets* (nous nous servons avec intention de ce mot, et nous expliquerons plus loin pourquoi) et reçut en échange une quantité à peu près équivalente d'obligations en garantie. Elle se chargea, sans aucune responsabilité de sa part, de vendre ces valeurs dans un délai d'un an, au cours de la Bourse, pour le compte des compagnies. Si le prix de vente ne la couvrait pas de ses avances, l'État et les compagnies elles-mêmes étaient responsables de la différence.

La Banque ne prit donc, dans cette circonstance, aucun engagement de prix de vente, et resta maîtresse d'écouler les obligations de chemins de fer, non pas au mieux des intérêts des compagnies, mais au mieux de ses intérêts, au mieux de ses convenances, suivant les besoins plus ou moins grands qu'elle avait de faire rentrer l'argent dans ses caisses. Son rôle se borna à être, pour ainsi parler, le commissaire-priseur des compagnies, et à vendre au premier offrant le gage qui

lui était remis, agissant ainsi absolument comme un prêteur ordinaire sur nantissement de marchandises, qui n'a d'autre inquiétude que de rentrer dans le remboursement de ses avances, sans se préoccuper en aucune façon de l'intérêt de son débiteur.

Cette intervention de la Banque a eu pour effet de faire négocier les obligations des compagnies au cours moyen ex-intérêt de 271 fr. 56 c.; le cours moyen brut a été de 275 fr. 42 c. Cet avilissement du prix des obligations était naturel; quand un négociant a à vendre une marchandise quelconque, s'il montre, par la plus grande publicité, qu'il a le désir ou le besoin absolu de s'en défaire, comment veut-on qu'il en retire un bon prix?

Il y a là un danger et un abus qu'il importe d'éviter dans l'intérêt général des affaires.

En principe, par sa constitution et ses habitudes, la Banque de France n'a pas été préparée à la fonction singulière qu'elle remplit pour le compte des compagnies, et elle n'a aucune raison pour se donner le souci d'intérêts qui ne sont pas les siens. Le monopole dont elle est investie a dénaturé sa mission commerciale et industrielle, et elle se trouve avoir à suffire à beaucoup trop de besoins nouveaux pour qu'elle puisse également les satisfaire tous. Mais cette constatation de son insuffisance est en même temps la condamnation de son monopole.

Le monopole de la Banque de France l'obligeant à toutes sortes d'opérations amenées par l'accroissement

des valeurs mobilières, il semble que tous les esprits pratiques devraient être frappés de l'anomalie qui existe entre la multiplicité et la création incessante de besoins de crédits nouveaux et l'expansion, nécessairement bornée, d'une institution qui n'a pas été organisée pour ces fins. Ce manque d'équilibre entre les besoins et les ressources nécessaires pour les satisfaire me paraît être la cause principale, je dirai même unique, du maintien du loyer des capitaux qui s'emploient sur les valeurs de chemins de fer, à ce taux de 6 pour 100, dont j'ai parlé plus haut.

Mais, outre les inconvénients qu'a pour le commerce, l'industrie et les chemins de fer, cette capitalisation à 6 pour 100 des meilleures valeurs mobilières, elle fait au capital immobilier une concurrence désastreuse dont il est bien temps de prendre souci.

La propriété territoriale, en effet, qui ne rend guère que 3 pour 100 de revenu, paraît ne pouvoir pas entrer dans une voie de progrès désormais indispensable pourtant aux exigences et aux développements de la consommation, tant que la capitalisation des valeurs mobilières, et principalement des obligations de chemins de fer, qui absorbent annuellement tout le capital flottant et le capital de placement, ne sera pas abaissé. La difficulté des emprunts sur hypothèque territoriale constate tous les jours le danger de cette situation. L'augmentation continuelle des revenus de l'enregistrement, en témoignant de l'instabilité de la propriété, signale en même temps la crise qu'elle subit, et si cette

augmentation satisfait momentanément le Trésor, elle pourra, dans un temps prochain, amener de grandes déceptions au point de vue de l'accroissement foncier de la richesse du pays.

Cependant la prospérité des entreprises industrielles reposant sur les phénomènes de la consommation et de la production, on doit prévoir que si la distribution du capital est inégalement répartie entre ces deux forces, l'une d'elles voulant et pouvant seule s'augmenter aux dépens de l'autre, il en résultera un grand trouble dans la fortune publique.

La production est, sans contredit, l'élément véritable de la prospérité d'un pays ; la consommation est moins importante, en ce sens qu'elle peut être extérieure, que son élément peut être exporté au dehors, tandis que la production est essentiellement intérieure, et profitable exclusivement au pays lui-même.

Or, la production de la France est surtout agricole ; la production industrielle naît en grande partie de la production du sol lui-même. Ce sont les céréales, la vigne, les produits minéraux de toute nature qui constituent la richesse de la France.

Cette richesse s'est considérablement accrue depuis cinquante ans, par le développement de l'industrie. Les succès qui ont couronné l'avénement de cette nouvelle force sociale ont créé notre fortune mobilière. Mais nous arrivons peut-être au moment où nous allons malheureusement négliger la cause pour ses conséquences. Si tous les efforts du pays continuent en effet à se

porter exclusivement sur l'exploitation fructueuse de ses ressources, sur les moyens qui servent, soit à faire circuler économiquement et rapidement les produits, soit à les travailler pour en faire de nouveaux, soit à les échanger contre d'autres produits; si cet effort, dis-je, continue à se porter sur les moyens en négligeant la cause, vers le complément de la richesse en négligeant les éléments de la richesse elle-même, l'équilibre entre ces deux forces, qui font la prospérité publique, sera rompu et la fortune de la France sera atteinte dans sa source.

Quand l'immeuble territorial ne donne que 3 pour 100, comment voulez-vous qu'il prospère, qu'il trouve du crédit et des ressources, qu'il attire et retienne le capital et le travail, alors que tout s'oppose à ses progrès, que les valeurs mobilières dont le revenu est désormais à peu près certain et que les emprunts des chemins de fer donnent un revenu de 6 pour 100 ?

Cet état de choses, en se continuant, doit amener non-seulement une dépréciation considérable dans la valeur de la propriété territoriale, mais encore la dépossession des propriétaires actuels et une diminution déplorable dans les produits du sol. Je crois que cela se comprend sans autre développement.

Deux moyens sont à employer pour résoudre le problème que je pose. Le premier, c'est d'égaliser les conditions de l'exploitation du sol, en développant par des chemins économiques à une voie les réseaux actuels de chemins de fer ; le second, c'est d'établir une nou-

velle organisation de crédit qui fasse abaisser normalement le loyer des capitaux mobiliers dont toutes les industries ont besoin. Quand, dans un esprit de prudence politique, le gouvernement use de sa puissance pour empêcher l'élévation du prix des céréales, et limite ainsi en quelque sorte à ce taux de 3 pour 100 le chiffre du revenu de la propriété territoriale, on l'applaudit ; pourquoi donc se récrie-t-on lorsqu'on propose une organisation de crédit qui limiterait le loyer des capitaux mobiliers dont les emprunts de chemins de fer sont devenus le régulateur? C'est que, dit-on, le blé, c'est le pain. Eh bien ! je réponds : le capital, c'est le travail. C'est donc le travail qui est en question; c'est la prospérité industrielle et agricole de la France qui est en jeu.

La première chose à faire pour changer cette situation, la Banque de France étant impuissante pour y pourvoir, c'est de créer une institution qui enlève au gouvernement, et aux hommes qui disposent du crédit public ou le dirigent, la préoccupation de l'achèvement des chemins de fer actuellement concédés et du formidable emprunt de 2 milliards 500 millions dont ils ont besoin pour accomplir leur œuvre. Là seulement est la solution de toutes les questions qui agitent et troublent l'opinion publique et empêchent la reprise des affaires.

Pour liquider la situation actuelle des compagnies et permettre l'extension indispensable des réseaux, il faut assurer la négociation de leurs emprunts à leur taux

nominatif, c'est-à-dire à 3 pour 100 [1]. Les compagnies appellent, en effet, leurs obligations négociées de 270 à 275 francs remboursables à 500 francs et portant 15 francs d'intérêt, des obligations 3 pour 100.

C'est ici que l'on se récrie. Comment! vous avez la prétention d'emprunter toujours à 3 pour 100? Mais l'argent est une marchandise variable dans son prix, comme toutes les marchandises; mais c'est utopique, impraticable, chimérique, etc., etc.

J'en demande pardon à mes contradicteurs, mais la Banque de France, avant son nouveau contrat, ne pouvait pas élever son escompte au-dessus de 5 pour 100.

Cependant, est-ce de l'argent que la Banque de France ne pouvait pas prêter au-dessus de 5 pour 100, qu'elle peut prêter maintenant à 10 pour 100? Non; ce n'est pas de l'argent que prête la Banque de France, et les législateurs d'autrefois le savaient bien, lorsqu'ils limitaient le taux le plus élevé de son escompte à 5 pour 100. Si elle prêtait de l'argent, si elle avait dans ses caisses en numéraire une somme égale à celle de ses billets en circulation, elle ne serait, on l'a dit, qu'une banque de dépôt et non une banque de circulation. Si la Banque de France avait prêté de l'argent, par exemple, dans cette année 1859, où le taux de son escompte a été de 2 1/2 à 3 1/2 pour 100, comment donnerait-elle des dividendes et comment ses actions de 1,000 francs en vaudraient-elles près de 3,000? La

1. M. Bartholony a proposé un grand-livre à 2 1/2 pour 100.

Banque de France ne prête pas aux compagnies de chemins de fer de l'argent, mais son papier, ainsi que nous l'avons dit en commençant; sa circulation est toujours trois ou quatre fois supérieure à son capital, et comme sa circulation ne lui coûte rien et qu'elle en fait payer le loyer au prix de l'argent, elle voit tripler la valeur de ses actions. Mais si la Banque, en vertu de son privilége, ne prête qu'un papier fiduciaire que remplace le numéraire, en vertu de ce privilége, constitué pour le bien de tous, on aurait dû absolument limiter le prix auquel on pourrait se procurer ses billets.

Dans les avances que la Banque de France fait sur dépôt d'obligations, elle ne leur prête donc que *son billet*, en faisant subir au loyer de ce billet toutes les variations que l'état général des affaires, autres que celles des chemins de fer, fait subir à ce loyer, jusqu'à concurrence de 6 pour 100. Voilà le service qu'elle rend aux compagnies, nous en avons signalé les désavantages.

Si les banques sont utiles, c'est qu'elles substituent, moyennant certaines conditions de garantie expliquées dans leurs statuts et réclamées par la loi, leur papier, leur billet, au numéraire trop cher ou trop rare, ou même, dans la pratique des affaires, inapte à servir aux transactions commerciales ou industrielles.

Mais si cet expédient de crédit, maintenant accepté partout dans sa forme et qui a fait ses preuves dans tous les pays, est si nécessaire, pourquoi ne pas le

multiplier pour atteindre le but général qu'on s'est proposé en le créant, c'est-à-dire lui faire faire concurrence au métal et le remplacer dans certains cas?

La Banque de France, cela est certain, a une rude besogne; elle n'a pas été organisée, elle n'a pas pu être organisée pour ce qu'elle fait. Elle est essentiellement une banque commerciale et industrielle, et on lui fait remplir l'office d'un prêteur sur valeurs mobilières. Elle a jusqu'à un certain point raison de se plier de mauvaise grâce aux exigences de la situation. Elle a déjà la moitié de sa circulation engagée en avances sur rentes, sur actions et obligations, en prêts à l'État. Qu'on voie tous ses bilans et qu'on compare le chiffre de sa circulation variable avec le chiffre représenté par les rentes et les immeubles qu'elle possède, avec le chiffre de ses avances sur rentes, sur actions et obligations, avec le chiffre de sa réserve en rentes, et l'on sera convaincu en décomposant au hasard un de ces bilans : que la circulation de la Banque *repose pour moitié à peu près sur des valeurs à long terme non remboursables et dont elle aurait à tenter la vente impossible dans une crise qui compromettrait le crédit de ses billets.* Ce fait est incontestable; ne pas en tenir compte serait vouloir égarer l'opinion de parti pris. Par la force des choses, par des nécessités impérieuses et d'utilité publique, la Banque a été obligée de dénaturer sa mission. Elle prête à l'État, aux compagnies, aux porteurs de titres des compagnies, elle prête à tout le monde ses billets, qui étaient dans le principe d'une nature essentiellement

commerciale et reposaient presque entièrement sur des effets à trois signatures payables dans une moyenne de quarante-cinq jours. Aujourd'hui son monopole la conduit à avoir une circulation qui repose en grande partie sur de la rente, sur des actions et des obligations de chemins de fer, en un mot sur des valeurs non remboursables et à long terme, comme nous le disions plus haut. Il faut que ce point soit bien acquis à la discussion. La Banque de France n'est plus une banque industrielle et commerciale, les principes sur lesquels reposait autrefois sa circulation ne sont plus les mêmes. Aussi en renouvelant son privilége a-t-on doublé son capital, ce qui était inutile; mais enfin on a doublé, parce que l'on voyait bien que la force des choses allait complétement changer sa nature primitive d'escompteur de papier à trois signatures. Dire et maintenir que sa circulation de billets repose sur son portefeuille d'effets de commerce, c'est donc altérer la vérité.

Mais la Banque de France ne peut continuer ce rôle de *banque pour tout faire,* rôle qui s'accroîtra nécessairement en raison de l'émission constante des obligations de chemins de fer; car si elle le continuait, malgré les graves inconvénients qu'il aurait pour elle, on serait forcé de borner aux ressources dont elle dispose, et qui appartiennent de droit au commerce et à l'industrie, la création de nouvelles valeurs industrielles, c'est-à-dire de nouvelles entreprises.

En effet, nous avons constaté, en ce qui concerne la négociation des obligations, que son intervention n'était

qu'un expédient onéreux; car pour qu'il fût efficace, pour qu'il fût véritablement utile et avantageux aux compagnies, il faudrait que la Banque absorbât les obligations, qu'elle les souscrivît *ferme,* comme on dit en erme de Bourse, et que les compagnies fussent vis-à-vis du prêteur sur obligations dans la situation où elles se trouvent vis-à-vis de leurs prêteurs sur actions.

L'actionnaire souscrit à ses périls et risques; il doit sa souscription entière; s'il ne paye pas on est armé pour l'y contraindre; il doit 500 francs : la compagnie est parfaitement sûre qu'elle les touchera et agit en conséquence. Mais le prêteur sur obligations au contraire fait la loi aux compagnies; il leur prête au taux qui lui convient. L'intermédiaire qu'on a découvert, la Banque de France, ne répond pas de trouver ce prêteur, et lorsqu'il se présente elle lui livre l'obligation non pas au prix qu'en voudrait raisonnablement le vendeur, non pas au prix qu'elle vaut intrinsèquement, mais au prix, quel qu'il soit, qu'en offre le détenteur du capital.

Jamais pareille situation ne s'est produite dans des entreprises régulières. L'État lui-même, quand il ouvre des souscriptions publiques pour ses emprunts, dit : Je donne de la rente à tel prix, en prenne qui peut; mais il ne dit pas : J'en donne au prix qu'on m'en offrira, quel qu'il soit. Il n'y aurait, en effet, pas plus de bonnes finances qu'il n'y a de bonnes administrations avec un pareil système.

Mais si la Banque de France ne peut pas agir comme

il conviendrait aux compagnies, et si cependant les compagnies ont besoin d'une banque qui leur assure toujours, quelles que soient les circonstances, les capitaux dont elles ont besoin pour ne pas interrompre leurs travaux, pourquoi ne pas créer cette institution de crédit indispensable au bien-être de leurs intérêts et de leur existence?

Voilà la question bien posée, ce me semble.

Les compagnies représentent actuellement plus de 4 milliards, elles en représenteront 7 ou 8 quand les réseaux seront finis. Elles reçoivent actuellement 300 millions par an; elles en recevront 5 à 600, leurs travaux terminés; et vous ne trouvez pas dans cette formidable industrie, qui représente le capital le plus considérable qui ait jamais été constitué sous la même forme, capital qui n'a rien d'improductif dans ce qu'il a créé, qui féconde tout partout où il est employé, vous ne trouvez pas dans cet assemblage inouï des forces les plus productives du pays les éléments nécessaires à la constitution d'une banque de circulation!

Cette banque est indispensable dans l'état actuel des choses; vous n'aurez plus d'activité dans les affaires industrielles si vous ne la créez pas; vous bornerez les lignes de chemins de fer à 16,000 kilomètres, c'est-à-dire que vous dépouillerez le tiers de la France des faveurs si libéralement accordées aux départements les plus riches.

Mais voyez donc combien la situation actuelle des compagnies est anormale!

Leur fonds social est constitué, d'un côté, par le capital actions sujet à des pertes considérables, dont le revenu est variable, qui répond des emprunts, et, de l'autre côté, par le capital obligations, capital privilégié, rapportant 6 pour 100 d'intérêt et ayant la chance certaine d'un accroissement de valeur. Il n'est pas possible que des associés aient, en réalité, une position si différente l'une de l'autre. C'est le renversement de tous les principes, car il est de droit que le prêteur privilégié, par cela même qu'il est privilégié, que sa créance ne court pas de risques, doit avoir moins d'avantages que celui qui court la chance de voir diminuer son capital. Et qu'on ne dise pas que l'actionnaire peut courir des risques, parce que les actions valent 25 ou 30 pour 100 de plus que le pair, car l'actionnaire actuel les a payées avec cette plus-value; le pair pour lui, sur le taux de 6 pour 100, c'est l'action au prix auquel elle s'achète journellement, et si, ce qui est incontestable, le taux auquel les emprunts sont faits est une charge trop lourde pour les compagnies, cette charge retombera de tout son poids sur l'actionnaire par une perte sur la valeur de son action, achetée aux cours actuels avec une prime au-dessus du pair.

II

La création d'une Banque des chemins de fer absorbant toutes les obligations, tel est donc, à notre avis, le but que l'on doit se proposer d'atteindre pour résoudre toutes les difficultés qui s'opposent à une reprise des affaires.

On a mis en avant diverses combinaisons pour résoudre cette question des obligations qui préoccupe tout le monde. On a parlé de créer un syndicat des compagnies, de changer le mode d'émission et d'appliquer à ces emprunts le système des remboursements par lots employé par la ville de Paris et d'autres municipalités.

Ces moyens divers ne peuvent pas abaisser le taux de ces emprunts. Le syndicat des compagnies ne les empêcherait pas d'avoir besoin d'un banquier ou d'un intermédiaire, car *elles ne peuvent pas attendre,* et un syndicat doit pouvoir *attendre.* Du reste, ce syndicat existe ; les compagnies se sont constituées en syndicat, pour emprunter par l'intermédiaire de la Banque. On a vu ce qui en est résulté.

Cependant, qu'a-t-on fait, lorsqu'on a constitué les compagnies elles-mêmes ? Est-ce qu'il n'a pas été, dans certaines circonstances, aussi difficile de trouver des

actionnaires qui souscrivissent des actions à 500 francs et au-dessus, pour des résultats éventuels, qu'il est maintenant difficile de trouver des souscripteurs d'obligations au-dessous de 6 pour 100? Ces obligations, lorsqu'elles ont paru, n'ont-elles pas obtenu des primes aussi élevées que les actions elles-mêmes, et ne les a-t-on pas données comme une faveur aux actionnaires des compagnies?

Pourquoi cette situation a-t-elle changé? C'est que les emprunts se sont multipliés sans relâche, c'est que les compagnies ont eu et ont besoin d'emprunter toutes à la fois, c'est que, cet état de choses devenant permanent, le public a fait la loi aux emprunteurs, ainsi que cela a lieu dans toutes les affaires.

Mais si la situation se modifie, si on crée un établissement de crédit qui prenne le rôle qu'ont joué, au commencement de la constitution des compagnies, les banquiers et les grands capitalistes qui souscrivaient, lors même que la confiance défaillait, toutes les actions de ces compagnies à leurs périls et risques, qui, dans d'autres occasions, les offraient au public, mais au pair et au-dessus du pair; si, dis-je, on remplissait pour les obligations cette lacune déplorable dans notre organisation financière, l'embarras qu'elle cause ne serait-il pas détruit?

Il faut le dire et le redire, les obligations de chemins de fer ne peuvent atteindre leur véritable prix que lorsqu'on fera pour ces emprunts ce qui a été fait pour la formation et l'émission du capital actions. L'élévation

habituelle du prix des obligations, aussitôt que les émissions périodiques sont terminées, n'est-elle pas une preuve de ce que j'avance?

Les emprunts ne seront faits dans de bonnes conditions que lorsqu'ils seront souscrits entièrement par une organisation financière assez puissante pour leur donner leur véritable valeur.

Or, la Banque de France, nous l'avons prouvé, ne peut pas intervenir dans une solution semblable; il faut, pour le bien-être de notre commerce et de notre industrie, qu'elle reste exclusivement consacrée à leurs besoins. Combien y a-t-il, en effet, d'industries à Paris dont les engagements commerciaux ne sont pas admis à l'escompte de la Banque de France? Est-ce impuissance ou mauvais vouloir? Le tableau du développement de l'exportation de l'industrie parisienne prouve que ses besoins se sont considérablement augmentés, et cependant le chiffre des escomptes de la Banque a diminué. Est-ce que la difficulté d'avoir du crédit à la Banque a amené ce résultat que le petit commerce ne peut faire ses affaires qu'au comptant ou proportionnellement aux ressources de son capital? Le chiffre des émissions de billets de la Banque viendrait à l'appui de cette hypothèse. Mais comment qualifier la situation d'un pays que l'on empêche de faire usage de son crédit et de l'accroissement de sa prospérité?

Une Banque des chemins de fer ne serait pas une concurrence à la Banque de France; elle aurait une mission parfaitement distincte et ne pourrait jamais

se rencontrer sur le terrain où la Banque de France exerce son monopole industriel et commercial.

Ce monopole, constitué par la République de 1848 pour établir le cours forcé de ses billets, n'est, du reste, consacré ni explicitement ni même implicitement par aucune loi. La loi de germinal, qui a créé la Banque de France, n'avait pas empêché l'institution des neuf banques départementales qu'elle a absorbées en 1848. La loi de juin 1840, qui renouvelait son privilége, n'a formulé qu'une chose, à savoir : *que l'on ne pourrait établir des banques départementales qu'en vertu d'une loi*; il n'est pas dit un seul mot qui consacre son monopole dans la loi de juin 1857. Il ne faut donc pas confondre le privilége qui lui est accordé avec le monopole qu'elle exerce. On ne peut pas lui ôter son privilége, on peut légalement et loyalement porter atteinte à son monopole, si l'intérêt public le commande. Du reste, rien n'empêcherait, pour aller au-devant de toutes les récriminations, de donner par préférence la moitié de la souscription du capital de la Banque des chemins de fer aux actionnaires mêmes de la Banque de France. Je n'insisterai pas davantage sur ce point[1].

Mais on dit qu'il y a danger à créer un billet de banque autre que celui de la Banque de France, et qu'il ne peut y avoir, dans ce pays, qu'un seul papier de circulation substitué à l'argent et remplissant transitoirement son rôle. Cependant, avant 1848, n'y avait-il pas la circu-

1. Voir à la fin du volume les lois qui régissent la Banque de France.

lation des banques indépendantes et a-t-elle jamais présenté aucun danger? N'y a-t-il pas plusieurs banques en Angleterre, en Belgique, c'est-à-dire dans les deux pays les plus industriels de l'Europe, et ont-ils jamais ressenti aucun trouble de cette organisation de crédit? Ne les a-t-elle pas, au contraire, aidés dans le développement éclatant de leur prospérité industrielle, ou, pour mieux dire, n'est-ce pas à cette organisation qu'ils la doivent?

Cependant, objectera-t-on encore, vous ne pouvez pas constituer un établissement de crédit qui soit exposé à avoir une circulation de plus de 2 milliards.

J'ai indiqué ailleurs les bases de cette émission, je crois devoir maintenant entrer dans le détail du fonctionnement de cette banque.

Les 2 milliards 500 millions à émettre, en supposant, ce qui est improbable dans l'état actuel des choses, qu'on négocie les obligations à 300 francs, représenteront à peu près en quantité 9 millions de titres [1]. Ces obligations étant remboursables à 500 francs, c'est une somme de 200 francs par obligation dont l'avenir est chargé en pure perte, soit 1 milliard 800 millions, ou, en moyenne, 20 millions par an pendant 90 ans; si, au contraire, les obligations sont négociées à 400 francs, c'est 100 francs par obligation, ou 900 millions de moins à la charge

1. Il y avait en 1859 en circulation, en chiffre rond, une quantité de 6,681,000,280 obligations, qui ont produit 2 milliards 381 millions, et dont le remboursement s'élèvera à 3 milliards 566 millions.

des compagnies, soit, pendant 90 ans, 10 millions par an ; voilà l'un des résultats qu'aurait l'institution d'une Banque des chemins de fer.

La Banque des chemins de fer étant constituée au capital de 200 millions, elle pourra, la première année de sa création, n'appeler que 100 millions sur son capital et émettre, puisque les banques ne doivent avoir que le tiers de leur circulation en numéraire, 300 millions de papier qui représenteront, à raison de 3 pour 100, 9 pour 100 d'intérêt de son capital. Cette circulation pourra s'élever proportionnellement aux versements que feront les chemins de fer sur leurs recettes pour payer leurs intérêts et leurs dividendes; mais ce surplus de circulation étant représenté par les recettes mêmes, il n'y a pas lieu de s'en préoccuper.

La seconde année, son capital s'élèvera à 200 millions, et sa circulation à 600 millions.

Pendant ces deux années, sa préoccupation devra être de s'organiser pour qu'une partie des obligations qu'elle aura souscrites puisse normalement s'écouler. A cet effet, elle devra s'entendre avec les divers établissements publics qui ont à faire des placements à revenus fixes ; mais, ce qu'il y a de plus important, elle devra créer le crédit des chemins de fer et, à l'exemple de l'État et de la ville de Paris, organiser un système de dette flottante identique à ce qui existe sous le nom de bons du Trésor[1] et de bons de la Caisse des travaux publics. Cette

1. La dette de l'État s'élevait, en 1858, à 7 milliards 541 millions

organisation lui permettra, lorsque l'argent sera abondant, d'en récolter pour ainsi dire à bon marché, en diminuant sa circulation de billets au porteur, et, quand l'argent deviendra rare, de remplacer ses émissions de bons par ses billets au porteur.

Enfin, elle pourra progressivement appliquer cette idée, depuis longtemps mise en avant, essayée sous diverses formes et en divers temps, du *billet de banque portant intérêt au jour*.

Cette idée a, jusqu'à présent, manqué de base; dans la pratique elle n'a pu encore s'adresser à des besoins réels ni se faire accepter dans l'habitude des transactions. Donner de l'argent contre un billet de banque portant intérêt, ce n'est en réalité qu'un procédé d'escompte; mais, au rebours de l'escompte, qui fait diminuer le titre, il l'augmente. Je m'explique : quand on présente à l'escompte un billet de commerce de 1,000 francs, à un an d'échéance (je prends cet exemple pour la clarté de mon explication), le banquier retient l'intérêt à 5 pour 100, je suppose, et ne donne que 950 francs; s'il le fait circuler, la différence qui résulte de sa négociation diminue proportionnellement au temps qu'il a encore à courir jusqu'à son échéance; mais le principe, c'est que la négociation diminue la valeur nominale du titre, sans cela l'escompte n'existerait pas. Or, dans le billet de banque portant lui-même son in-

741,700 francs, comportant une charge annuelle de 284 millions 446,700 francs. Les chemins de fer vont avoir plus de 300 millions de revenu!!

térêt, le titre, au contraire, s'augmente en circulant; c'est le renversement des habitudes financières et des mœurs commerciales, et le plus grand obstacle qu'a rencontré l'application de cette idée. Cependant elle est féconde; car elle aurait pour effet, dans la pratique, le billet étant au porteur, de changer les conditions du crédit en ce sens que la garantie du cédant, qui existe sur le billet à ordre, ne se produirait pas sur ce nouveau signe de crédit. En se généralisant, l'emploi de ce moyen de circulation pourrait révolutionner complétement et à notre grand avantage toute notre organisation financière.

Mais, pour qu'il se fasse accepter, ce billet au porteur produisant intérêt au jour, transmissible de main en main sans la garantie du cédant, comme le billet de banque ordinaire lui-même, il lui faut un milieu fortement constitué; il lui faut une clientèle toute faite, des appuis qui ne puissent lui manquer. Eh bien! ce milieu, cette clientèle, il les rencontrerait dans les besoins divers auxquels la Banque des chemins de fer devrait pourvoir, dans les entrepreneurs et fournisseurs et dans les compagnies elles-mêmes; en attendant que les capitalistes, qui font valoir leur argent en prenant, chez les banquiers, du papier d'escompte, prissent l'habitude d'employer une partie de leurs capitaux sur ce nouveau billet de banque portant intérêt.

La création de cette banque, outre les nécessités impérieuses auxquelles elle pourvoirait, introduirait donc peu à peu dans nos mœurs industrielles et financières la pratique des billets de banque portant intérêt

au jour, et ce serait là un des plus grands progrès réalisés dans ce temps-ci, car cet usage finirait peu à peu par ne pas laisser un instant une seule somme improductive, dans toute l'étendue du pays.

La Banque des chemins de fer serait donc une banque de circulation, émettant : 1° des billets au porteur remboursables à vue ; 2° des billets au porteur remboursables à échéance fixe et portant intérêt au jour ; 3° des bons à ordre comme ceux du Trésor et de la ville de Paris. Ces divers moyens de circulation réduiraient à un chiffre égal à la moyenne de la circulation de la Banque de France la circulation de ses billets au porteur. Elle aurait en outre la faculté de rétrocéder les obligations qu'elle souscrirait, et de leur substituer ses propres obligations.

Je n'insisterai pas davantage ; cette idée d'une Banque des chemins de fer, traitée d'abord de hardie, a pénétré dans l'opinion. S'il m'était permis de le faire remarquer, le bruit inattendu, l'émotion singulière qu'a causée ce projet, le retentissement qu'il a eu, m'en donneraient la preuve. Mais je me suis proposé, en l'exposant, un but plus considérable ; car la Banque des chemins de fer n'est pour moi que le moyen pratique d'arriver à étendre les réseaux et à doter le tiers de la France, dépossédé de chemins de fer, de ce progrès indispensable à sa prospérité[1].

1. Voir les autres détails dans l'article sur *la Banque des chemins de fer et le troisième réseau.*

III

Il faut que je m'explique, en finissant, sur certaines manifestations de l'opinion publique qui s'inspire exclusivement des mouvements de la Bourse.

Je n'ai pas l'intention de médire d'une institution indispensable à l'activité des affaires et à la circulation de notre richesse mobilière. Mais l'importance qu'a prise la Bourse dans notre organisation sociale fait que les esprits s'habituent à ne considérer les affaires pour ainsi dire qu'au mois le mois, qu'on ne s'inquiète que de leurs effets journaliers, et que l'avenir sur lequel elles reposent ne pèse d'aucun poids dans les appréciations du public. Cette situation, qui fait passer brusquement de la plus grande inquiétude à la plus grande confiance, empêche d'examiner le fond des choses, et on paraît mal venu lorsqu'on le découvre. Cependant la prospérité du pays nous paraît constituer un tout homogène auquel on ne peut toucher sans danger : l'agriculture, le commerce et l'industrie sont solidaires ; laisser dans l'abandon une de ces forces, c'est amoindrir les deux autres. Or, je ne saurais assez le répéter, l'œuvre qu'ont à accomplir les compagnies actuelles de chemins de fer

est formidable[1], et si l'on ne prend des moyens pour la rendre plus facile, elle grèvera l'avenir de charges considérables, elle maintiendra à un taux élevé le loyer des capitaux, et empêchera tout progrès agricole par l'anomalie qui existe entre le revenu que donne le sol et celui que les compagnies donnent elles-mêmes.

Enfin, par les conditions dans lesquelles se trouve cette industrie, et par l'impossibilité où l'on est d'étendre les réseaux, il y a consécration d'une iniquité politique qui doit révolter tous ceux qui en sont les victimes.

Ce n'est pas une hausse de 5 à 10 francs sur la rente qui changera cette situation ; il faut la pénétrer jusqu'au fond, et je crois que le projet que je soutiens est le seul qui puisse donner satisfaction à tous les intérêts.

Je n'ai pas cependant la prétention d'avoir fait une découverte.

L'un de nos hommes politiques a dit que *les idées, avant de passer dans les institutions, devaient être longtemps dans les esprits.*

Il en est ainsi de ma solution : elle date de loin ; ses premières traces paraissent se rencontrer dans la fusion en réseaux des lignes isolées. Le titre financier d'alors a changé de nature ; il a pris plus d'unité en se généralisant ; il a été plus solide, parce qu'il était assis sur des intérêts plus vastes.

1. On doit ajouter aux besoins des compagnies ceux des villes, des départements, du Crédit foncier, et l'*émission des obligations des chemins étrangers.*

Il en existe d'autres traces dans les tentatives faites pour constituer l'*omnium des obligations*[1], tentatives infructueuses, parce que, dans ce qui a été essayé ou organisé en ce sens, rien ne pouvait conduire à la création d'un *instrument de payement* en retour des titres achetés aux compagnies pour en poursuivre le classement dans le public.

Il manquait, en effet, à tous les systèmes une base fixe, exclusive, connue, d'une appréciation simple, à l'abri de toute incertitude et de toute éventualité, comme le numéraire ou la rente, qui servent de capital de garantie aux banques de circulation.

Mais aujourd'hui les obligations de chemins de fer offrent une garantie égale à celle de la rente. L'État lui-même est solidaire de cette garantie en cas d'insuffisance des revenus des réseaux.

Jamais aucun titre ne s'est produit dans des conditions semblables pour établir la baisse du taux de l'intérêt.

Non, jamais une valeur quelconque, après le numéraire, n'a été plus que celle-là susceptible d'être traduite en instruments de payement, c'est-à-dire en billets de banque.

Cependant, entre l'obligation actuelle qui ne peut être vendue que contre la remise de son prix en argent, et les nouvelles obligations à émettre qui, jusqu'à ce qu'elles eussent trouvé preneurs, seraient représentées

1. M. F. Bartholony a proposé que cet *omnium* fût constitué par la Banque de France.

en billets, c'est-à-dire en instruments pour payer, émis par la banque spéciale dont nous avons expliqué le fonctionnement, il y a toute la différence de l'inaction à l'activité, de l'encaisse sous forme d'un titre inerte à l'emploi de sa représentation en une valeur appropriée à tous les besoins de la circulation; il y a travail et production là où il n'y avait rien; par quel argument la baisse du loyer des capitaux peut-elle être mieux motivée?

Ces idées ne sont pas nouvelles, je le répète; elles étaient dans l'esprit de tout le monde. Nous aurons peut-être contribué à les traduire sous une forme pratique, mais c'est d'hier que s'en présente l'opportunité.

C'est d'hier que l'État et les compagnies ont constitué l'immense combinaison de leur garantie solidaire pour l'emprunt de 2 milliards 500 millions de francs en obligations.

C'est d'hier que l'État a déclaré que le réseau tout entier pouvait porter ce supplément de charges et que les conseils d'administration ont confirmé cette déclaration à leurs actionnaires.

C'est d'hier que l'on s'aperçoit que l'exécution de cet engagement, confiée aux mains d'un intermédiaire impuissant et indifférent, écrase le présent, obscurcit l'avenir, met l'indécision à la place de la confiance, et arrête indéfiniment l'extension *indispensable* des réseaux actuellement concédés.

C'est d'hier, et en considérant le chiffre énorme de leurs recettes, que les compagnies s'aperçoivent de la

force du faisceau financier qu'elles peuvent former pour soulager le crédit, en laissant à la rente la place qui lui est destinée et en classant leurs valeurs dans un milieu qui ne lui fera pas concurrence.

C'est enfin d'hier que les compagnies s'aperçoivent qu'obligées d'attendre de l'État la mesure des ressources dont elles pourront disposer annuellement, elles trouvent à leur activité une entrave nuisible à leurs transactions et à leurs intérêts, et qu'elles voient leur rôle se réduire à une intervention toute secondaire dans la grande entreprise de l'achèvement du nouveau réseau.

Le moment est venu de changer cet état de choses, parce que la preuve est acquise qu'une force féconde, sympathique au pays, reposant sur une industrie de laquelle toutes les autres relèvent, a été créée, par la constitution des grands réseaux de chemins de fer, tous et chacun d'une valeur égale quant à la garantie d'intérêt et au remboursement de leurs obligations, et qu'il n'y a plus qu'à employer cette force. La faculté d'alimenter chaque année une dette flottante de trois à cinq cents millions, en billets de payements, est là, toute prête à rendre aux compagnies leur liberté d'action, à l'État une puissance de crédit que lui ôte la complication des rapports entre la rente et les obligations, et au public le bienfait de la facilité des transactions, avec la souplesse du marché, *et sa liberté comme conséquence de son énergie.*

Et le jour où les emprunts des compagnies ne don-

neront plus d'inquiétudes et ne pèseront plus sur l'avenir, le jour où l'abaissement du loyer des capitaux aura été amené par la création d'une institution de crédit qui servira de régulateur au taux du revenu des valeurs de chemins de fer, ce jour-là, l'œuvre de l'extension des réseaux peut commencer à s'exécuter, et l'iniquité de la situation actuelle disparaît.

LETTRE

AUX CHAMBRES DE COMMERCE

A Messieurs les Membres des Chambres de commerce.

MESSIEURS,

La réforme économique qui s'accomplit réclame un ensemble d'efforts et de mesures pour lequel l'action et le concours du gouvernement ne seront pas suffisants. Dans un pays où on a pris l'habitude de se reposer sur l'État de tous les soins de la chose publique, une modification aussi profonde dans la manière d'être du commerce et de l'industrie nous paraît inaugurer un nouveau régime et donner un plus grand rôle, en leur créant de nouveaux devoirs, aux représentants des intérêts qui sont en jeu.

Les Chambres de commerce doivent donc à notre avis saisir cette occasion d'agrandir leur mission, et ne plus la borner aux intérêts régionaux placés sous leur sauvegarde. Le commerce qu'elles représentent et qui a semblé depuis quelque temps s'effacer et perdre son importance devant la prospérité et les progrès de l'industrie a, dans les circonstances présentes, à reprendre le rang qui lui appartient.

L'industrie est subordonnée au commerce. Vendre, acheter, échanger, sont trois actes commerciaux et point du tout des actes industriels. L'industrie produit; le commerce fait consommer ses produits à l'intérieur et à l'extérieur ; sans le commerce pas d'industrie ; sans le commerce pas d'agriculture.

Cependant l'industrie a créé une masse de travail si considérable, des besoins si énergiques, elle a groupé et condensé autour d'elle tant d'existences et de bras, qu'elle est devenue, par le nombre de ses artisans et par l'importance de ses besoins impérieux, le sujet principal des préoccupations des pouvoirs publics. On a essayé de fonder des institutions de crédit à son usage, on a détourné de son but commercial la Banque de France pour venir en aide aux combinaisons financières sur lesquelles elle reposait, et on a inventé et propagé pour elle une nouvelle forme d'association, l'*anonymat,* qui a eu pour effet de faire complétement disparaître *la responsabilité individuelle*, qui est la force et l'honneur des sociétés commerciales.

Les faveurs dont elle a été comblée par les lois éco-

nomiques, par les facultés qui lui ont été données d'établir de grandes associations de capitaux, sous la forme mobile d'actions transmissibles de main en main; les succès qui l'ont accompagnée; les fortunes rapides qu'elle a fait surgir sans que ses élus fussent soumis, après la réalisation de leurs profits, à aucun engagement qui les suivît dans la jouissance de leur prospérité, tout cet état de choses, d'où sont sorties les grandes notoriétés financières et industrielles, a posé l'industrie comme une des forces de l'État, et les pouvoirs publics n'ont eu désormais d'autre souci que celui de satisfaire cette puissance sociale.

Mais pendant ce temps-là le commerce restait livré à ses propres forces. En 1848, on lui enlevait les banques départementales qu'il avait fondées pour son usage; les capitaux qui étaient destinés à ses œuvres se précipitaient en foule vers les affaires qui offraient des bénéfices immédiats et faciles; les comptoirs d'escompte disparaissaient dans toutes les villes où ils avaient été fondés, à l'exception de Paris; le crédit commercial s'amoindrissait peu à peu et le commerce prenait l'habitude de ne plus opérer qu'avec ses propres ressources et de ne plus compter que sur elles. Dès lors, l'emploi du numéraire dans les transactions a limité les affaires au capital de chaque maison de commerce, et la concurrence effrénée que se sont faite entre elles dans la demande des capitaux toutes les entreprises industrielles a eu pour effet de maintenir à un taux très-élevé le taux de l'intérêt pour toutes les branches du travail, dans un

pays qui possède évidemment plus de 5 milliards d'or ou d'argent[1].

La réforme économique, les besoins incessants de l'industrie et des chemins de fer vont rendre désormais cette situation très-périlleuse pour le commerce, car elle se compliquera des effets produits par la concurrence étrangère. L'infériorité des ressources du commerce français, si on les compare à celles du commerce anglais, est évidente pour tout le monde, et, les questions de concurrence n'étant pas autre chose que des questions de capitaux, il est prudent de prévoir un grand trouble dans le commerce et conséquemment dans l'industrie manufacturière dont il est l'agent, si on n'organise pas des moyens de crédit divers et puissants pour prévenir les dangers qui les menacent.

Il m'a paru que les Chambres de commerce avaient naturellement la charge des soucis que comporte cette situation, et qu'elles devaient intervenir avec toute leur autorité dans une question que la centralisation des in-

1. La France possédait, au 31 décembre 1848, 5,313,013,443 fr. 75 c. en espèces d'or ou d'argent*. Les hôtels des monnaies de France ont frappé, depuis l'établissement du système décimal et les pièces à l'Hercule de la première république, pour 10 milliards 264,964,344 fr. 55 c. de numéraire, dont 5,613,693,940 fr. d'or et 4,651,270,394 fr. 55 c. d'argent. Sous le règne de l'empereur Napoléon III, il a été frappé : monnaie d'or, 4,000,221,860 fr.; d'argent, 193,675,039 fr. 20 c. — Ensemble, 4,193,996,899 fr. 20 c. Plus pour 48,500,000 fr. de monnaie de bronze.

* Michel Chevalier, *La Monnaie,* page 317.

fluences laisse peut-être à la merci d'intérêts contraires à ceux qu'elles représentent. C'est avec cette conviction que je viens faire appel à leur initiative et leur demander d'user du pouvoir dont elles disposent.

Le gouvernement a fait voter par les Chambres une loi pour prêter 40 millions à l'industrie. Cette intervention de l'État qui fausse à notre avis le principe d'égalité, inscrit dans nos codes et dans nos mœurs, et en vertu duquel chaque citoyen a les mêmes droits et les mêmes devoirs, nous paraît en outre introduire un principe économique funeste, celui de faire servir les deniers de l'impôt à venir en aide à quelques intérêts particuliers, qui ne représentent pas plus des intérêts publics que toutes les autres sources du travail national. Mais cette manifestation de l'État prouve qu'il a senti la nécessité d'armer certaines industries contre la concurrence étrangère, en mettant à leur disposition le nerf de la guerre et des affaires, et qu'étant convaincu comme nous que les questions de concurrence sont surtout des questions de capitaux, il a été contraint de remplir en cette circonstance, par son intervention, le vide qui existe dans notre organisation de crédit.

En outre, toujours pour mettre dans des conditions de luttes avantageuses l'industrie et les manufactures, il a officiellement été posé en principe qu'il fallait abaisser le prix des transports en établissant « une *juste concurrence* entre les voies navigables et les chemins de fer. » Cet abaissement a surtout pour but de diminuer le prix des matières industrielles, des matières premières

et du combustible, et tend en réalité exclusivement à favoriser l'industrie. La conséquence de cette mesure ne devrait-elle pas être un abaissement parallèle sur le prix de transport des marchandises fabriquées qui sont l'objet et l'essence du commerce? Je ne peux qu'indiquer la question, la débattre me conduirait trop loin.

Mais ce que je veux acquérir au débat, c'est qu'on n'a rien fait, qu'on ne fait rien pour le commerce. Signaler son importance sociale est chose inutile, mais il nous paraît nécessaire d'établir l'insouciance dont il est l'objet en face des épreuves qu'il va être obligé de subir et qui peuvent compromettre sa prospérité.

Nous avons donc cru qu'il était nécessaire d'examiner comment il serait possible, sans réclamer des faveurs et sans porter aucun trouble dans ce qui existe, de replacer le commerce au rang qu'il doit occuper; de prévenir les crises qui le menacent en le mettant en état de servir les progrès que doit réaliser la réforme économique, de l'armer enfin contre les luttes qu'il va avoir à supporter.

Il faut organiser, pour son usage, des instruments de crédit multiples et nouveaux. Or, il n'y a maintenant dans notre pays qu'un seul établissement de crédit, la Banque de France, à laquelle est dévolue une mission rendue impossible par l'énorme quantité de besoins auxquels elle est obligée de pourvoir. Dans un article publié par *la Revue des Deux Mondes*, le 1er avril 1860, il est dit, à propos du projet de Banque des chemins de fer que j'ai proposé et qui est fort critiqué

par l'auteur de l'article : « Comment se fait-il qu'il n'y « ait aujourd'hui en France que pour 700 millions de « billets au porteur servant de monnaie? Est-ce la Ban- « que de France qui se refuse à en émettre davantage ? « Sont-ce ses statuts qui le lui défendent? Pas le moins « du monde. C'est tout simplement le public qui n'en « veut pas davantage, et qui vient échanger contre es- « pèces ce qu'on lui donne en plus. Comment se fait-il « surtout que dans les moments de crises, alors que le « capital est rare et le taux de l'escompte élevé, alors « que l'intérêt de la Banque semble la pousser à aug- « menter son capital en étendant sa circulation fidu- « ciaire ; comment se fait-il que tout le contraire ait « lieu et que la circulation diminue au lieu d'augmen- « ter? Ce n'est pas à sa prudence seule qu'il faut attri- « buer un tel résultat, c'est tout simplement aux dis- « positions du public, toujours peu empressé à faire « crédit en de pareils moments; les billets au porteur « que le public accepte ne sont pas autre chose, en « effet, qu'un crédit qu'il accorde à la Banque, crédit « plus ou moins étendu suivant les circonstances, mais « dont il est toujours le maître de fixer la limite. La « circulation fiduciaire de la Banque de France repré- « sente tout ce que le public veut de billets au por- « teur; si elle n'est pas plus élevée, c'est qu'il n'en « veut pas davantage. »

Ces raisonnements ressemblent à s'y méprendre à ceux qu'on faisait sur les chemins de fer à leur origine. Mais ce qui existe, disait-on, représente tout *ce que*

le public veut de transports ; mais les messageries impériales, les messageries locales, les roulages plus ou moins accélérés sont suffisants ; qui est-ce qui pâtit? personne. Eh bien ! les chemins de fer sont inutiles, etc.

L'auteur des questions et des observations qui précèdent ne les a probablement produites devant aucun de vous, messieurs, car vous lui auriez sans doute répondu que le commerce s'est habitué à se passer de la Banque ; que dans les moments de crises, si la circulation de ses billets diminue, c'est que les affaires elles-mêmes sont arrêtées et que le billet de banque n'est pas utile dans les transactions qui sont suspendues ; que vous vous êtes si bien accoutumés à ne plus baser vos opérations sur le crédit dispensé par la Banque, que la plupart des succursales ont toujours un encaisse très-supérieur à sa circulation ; que le crédit commercial s'est établi en dehors de la Banque, qui, au lieu de faire concurrence au capital, se montre tous les jours si avare du papier qu'elle est autorisée à émettre à cet effet, qu'elle a retiré de la circulation les billets de banque de *deux cents francs*, et n'a pas émis les billets de *cinquante francs*.

Vous lui auriez dit encore que sur ces 700 millions il y en a à peu près la moitié qui a été mise au service d'autres besoins que ceux du commerce, ainsi que le prouve la note ci-bas [1], et qu'en réalité il n'y a pas plus

1. Bilan du 12 avril 1860 :

Avances sur effets publics français.......	26,868,200 fr. » c.
A reporter...	26,868,200 fr. » c.

de 400 millions mis à la disposition de tout le commerce de la France.

Les difficultés de se procurer ses billets qui n'ont véritablement d'utile que leur commodité dans les transactions, mais qui ne sont pas du tout des instruments de crédit, ont amené le commerce à ne plus compter sur l'aide de la Banque. *Tout le commerce de l'Angleterre se fait avec* 900 *millions de francs de numéraire; en France nous possédons plus de* 5 *milliards de francs,* et vous savez, messieurs, ce que vaut le loyer du capital. La Banque de France est comme un homme qui a la goutte, laquelle est une maladie pléthorique. Elle et ses partisans ne comprennent pas qu'il y a beaucoup d'appétits non apaisés qui réclament de plus grandes facilités pour se satisfaire. Et comme les grosses opérations emploient son intermédiaire parce qu'il est dans la nature des

Report...	28,868,200 fr.	» c.
Dans les succursales....................	13,989,200	»
Sur les actions et obligations de chemins de fer	51,464,200	»
Dans les succursales....................	31,677,050	»
Sur obligations du Crédit foncier........	737,900	»
Dans les succursales....................	394,000	»
Avances à l'État sur le traité du 30 juin..	40,000,000	»
Rentes de la réserve....................	12,980,750	14
Rentes fonds disponibles................	53,708,840	38
Rentes immobilisées (loi de 1857).......	100,000,000	»
	331,840,140 fr.	52 c.

Ces chiffres sont presque invariables.

monopoles de ne traiter les affaires qu'en gros et par masses, et quoique ses succursales ne servent, à proprement parler, qu'à des recouvrements de place à place, le petit commerce ayant sous la pression de la dure nécessité pris l'habitude de se passer de cette institution qui n'est pour lui d'aucune ressource, tout le monde officiel déclare que notre organisation de crédit est admirable et que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes. Cependant, si la Banque de France n'avait pas servi aux besoins du gouvernement, si elle ne faisait pas des avances sur actions et obligations de chemins de fer, j'oserais affirmer qu'elle pourrait disparaître demain sans qu'il en résultât un grand trouble dans l'activité des affaires.

L'exposé de cette situation nous a paru opportun au moment où le commerce français va se trouver battu en brèche par des concurrents qui ont depuis longtemps à leur disposition des moyens considérables de crédit. — Il y a plusieurs banques en Angleterre; il y a en Irlande, outre la Banque d'Irlande qui a 23 succursales, 7 banques qui ont 142 succursales; il y a en Écosse 17 banques ayant 462 succursales; il y a plusieurs banques en Belgique, comme vous le savez. Je demanderai la permission de revenir sur ce sujet. On ne doit pas oublier que pendant la lutte de l'Angleterre contre la France, Pitt autorisa la création de plus de sept cents banques.

Le commerce français va-t-il rester livré à ses propres forces, n'ayant d'autres ressources que la Banque

de France, qui tend de plus en plus à concentrer dans Paris les capitaux mobiliers, à dénaturer son principe et à subordonner tout le crédit du pays à son monopole?

En face des besoins croissants de l'industrie, des emprunts permanents des chemins de fer, des emprunts des départements, des villes, des communes, en face des émissions d'entreprises étrangères et de la concurrence universelle qui se dispute à la Bourse de Paris la richesse de la France, le commerce français ne provoquera-t-il pas une décentralisation du crédit pour garder à sa disposition les ressources indispensables à son existence et à sa prospérité?

Le gouvernement avait formé une commission composée de notabilités administratives, industrielles et financières, pour s'occuper de toutes les questions soulevées par le traité de commerce avec l'Angleterre; pas un seul négociant n'a figuré dans cette commission. Le gouvernement a pensé sans doute que les Chambres de commerce étaient suffisantes pour plaider la cause des intérêts qui se reposent sur leur vigilance.

Les questions douanières, les questions commerciales proprement dites n'ont pas en effet de représentants plus éclairés que vous, messieurs, et chaque Chambre représente avec habileté et énergie les intérêts de ses commettants; mais ces intérêts sont divers et souvent opposés, ainsi qu'en témoigne l'agitation qui s'est produite lors du traité de commerce avec l'Angleterre. Les efforts des Chambres de commerce manquent donc

d'autorité auprès de l'État, parce qu'ils manquent d'unité et semblent n'être produits que par les alarmes et les désirs d'intérêts privés. Cependant les faits étant accomplis, l'œuvre réformatrice devant avoir son cours, les Chambres de commerce ne pourraient-elles pas se réunir toutes sur un terrain commun pour suivre un but également utile à atteindre pour l'universalité du commerce, à savoir : l'organisation du crédit? La Chambre de commerce de Lyon semble avoir indiqué elle-même cette nouvelle voie, en demandant l'établissement d'une banque française dans l'Indo-Chine.

C'est parce que je suis convaincu, messieurs, de l'unanimité des vœux que vous formez pour que le commerce français puisse non-seulement devenir l'égal, financièrement parlant, du commerce étranger, mais encore pour qu'il lui devienne supérieur à l'aide des immenses ressources d'habileté et de probité qu'il possède ; c'est parce que, dis-je, je suis convaincu que tous les problèmes qui alarment le commerce seront en partie résolus par une puissante organisation de crédit, que j'ai pris la liberté de vous adresser cette étude.

Mais la question industrielle semblant être la question prédominante, comme je le disais en commençant, je vais d'abord examiner ce qui reste des ressources que l'on avait mises à la disposition de l'industrie, et principalement des chemins de fer, et exposer la situation dans laquelle nous ont laissés le mouvement financier et les nouvelles pratiques de crédit qui se sont produites depuis dix ans.

J'indiquerai ensuite quels sont, à mon avis, les moyens à prendre pour amener le commerce et l'industrie à un état normal, en créant de véritables institutions de crédit qui satisfassent désormais à tous les besoins commerciaux et industriels du pays.

DES EXPÉDIENTS ET DES INSTITUTIONS DE CRÉDIT.

J'ai dit tout à l'heure qu'il fallait fonder de véritables institutions de crédit. Je ne pense pas qu'on puisse, en effet, appeler de ce nom les expédients qui ont été mis en usage depuis 1852 pour développer la fièvre des spéculations financières. Ces expédients portent des noms propres et subissent toutes les épreuves de l'opinion. Au contraire, les véritables institutions de crédit, qui doivent avoir la durée et remplir le rôle qui importe à l'intérêt public, sont plus fortes que les hommes et ont en elles la puissance et la force des administrations gouvernementales que les circonstances et les événements n'ébranlent pas. Elles n'ont pas de mobilité dans leur gestion parfaitement définie ; elles ne courent pas les aventures, et dans cet ordre d'idées les banques sont les institutions de crédit par excellence. Elles sont plus ou moins bien dirigées ; elles rendent plus ou

moins de services; mais lorsqu'elles se renferment dans la lettre de leurs statuts, lorsqu'elles ne les faussent pas, qu'elles se bornent à leur rôle *d'aides*, elles sont inébranlables. Mais si, au contraire, elles participent activement aux affaires *et les font au lieu de les aider*, si elles ont des statuts élastiques qui leur permettent d'opérer suivant l'interprétation que leur donnent leurs conseils d'administration, elles dénaturent leurs principes et deviennent des expédients de crédit au lieu d'être des institutions. C'est ce caractère d'expédients qu'ont les grandes associations financières, écloses depuis 1852, pour participer, en France et à l'étranger, aux entreprises de chemins de fer. Mais comme l'expédient de sa nature ne peut pas toujours être valide, on dirait qu'elles n'ont plus maintenant le pouvoir de faire ce pour quoi elles étaient fondées. Il ne serait peut-être pas téméraire de penser qu'elles paraissent en être arrivées au point où en étaient, en 1847, les grandes maisons de banque par actions, et qu'il y a lieu de craindre pour elles qu'elles ne se trouvent, après avoir, comme on dit en termes de Bourse, lancé beaucoup d'affaires, engagées dans des opérations considérables qui détiennent tous leurs capitaux actifs et les réduisent à n'être plus que les bailleurs de fonds des compagnies qu'elles ont formées.

L'indécision de leur position peut donc être un grand obstacle à l'amélioration des conditions du crédit et un empêchement à toute modification qui n'aurait pas pour effet principal de leur rendre l'activité qu'elles ont

perdue. Sous ce rapport, leur existence et la part d'influence qu'elles ont conservée montrent combien il a été imprudent de leur laisser prendre le rôle de conducteurs des affaires financières du pays. Maintenant l'expérimentation qui a été faite semble avoir dessillé les yeux du public. Sa confiance, qui n'a peut-être pas eu à s'applaudir toujours d'avoir suivi leur bannière, a l'air de vouloir leur faire défaut, et ce n'est pas un des moindres embarras de la situation; car il ne faut pas se dissimuler que ces associations tiennent une grande place dans l'économie générale des affaires, quand ce ne serait que par le mal qu'elles peuvent occasionner. Mais s'il y a lieu d'en tenir compte, il n'est pas inopportun de rechercher, dans la question qui nous occupe, la raison qui a donné une si grande faveur à ces expédients de crédit. La raison principale, c'est qu'ils ont prétendu représenter et qu'on a cru qu'ils représentaient exclusivement le principe de l'association des capitaux auquel nous devons tous nos progrès commerciaux et industriels.

Les banques de circulation, les sociétés financières par actions pour les assurances, pour les mines, les forges, les ponts, les canaux, les gaz, etc., avaient cependant pris naissance avant 1852 et intéressent peut-être des capitaux aussi considérables que ceux qui se sont associés sous le patronage des expédients financiers; mais admettons pour un moment que nous avons affaire à des inventeurs, et voyons comment ils se sont servis de leur invention.

Le premier devoir de ceux qui, à un certain moment de faveur de l'opinion, parviennent à réunir sous leur patronage, pour les gérer dans des buts divers, des masses énormes de capitaux, c'est assurément de procurer à ces capitaux réunis une rémunération plus élevée que celle qu'ils recevraient dans l'isolement. Pour atteindre ce résultat, cette agglomération de forces a dû rechercher des entreprises au moins aussi considérables qu'elle, et la conséquence de cette nouvelle manière de faire fructifier les capitaux associés a été de ne plus laisser concevoir et entreprendre que des affaires qui devaient employer une grande quantité de millions. Les petites industries où l'intelligence de l'individu et sa valeur personnelle se révèlent; ces petites associations, qui ont toujours été la source des véritables progrès industriels, sont donc devenues impossibles, et la tendance de toutes les initiatives a été de créer des combinaisons qui avaient pour but de rendre toutes les industries susceptibles d'employer d'immenses capitaux. Dans ce nouveau système, dont les excès sont présents à tous les esprits, les tendances au monopole n'ont pas tardé à apparaître, et la *Compagnie des Petites Voitures de Paris* et la *Compagnie générale maritime*, qui ont essayé de monopoliser, l'une l'industrie du voiturier urbain, et l'autre celle de l'armement, en sont des exemples mémorables. La *Compagnie maritime* et ses habiles fondateurs auraient pourtant dû se rappeler que la Compagnie des Indes, fondée par Law, laquelle avait été dotée par l'État d'un monopole qui tendait à

faire d'elle le seul négociant et le seul financier de la France, avait eu une bien triste fin.

Cependant, une fois cette idée acceptée par l'opinion publique, que le champ des associations par dizaine de millions était seul susceptible de donner de grands produits, que toutes choses pouvaient éclore sous l'influence fécondante des capitaux entassés, il a fallu que le public acceptât des individualités pour diriger ces affaires colossales et qu'il entourât de sa confiance et de sa faveur ceux qui avaient retrouvé, mais sans s'en plaindre, l'étrange et précieux don du roi Midas, de changer en or tout ce qu'ils touchaient.

Le public ne s'est pas trompé, il faut en convenir, sur l'habileté et l'intelligence des noms qu'il a élevés, et qui ont eu le singulier avantage d'attirer la confiance par le succès même des instruments qu'ils façonnaient pour faire et pour asseoir leur propre fortune. Mais ces étonnantes et faciles prospérités devaient faire naître des indignations et des inimitiés dont étaient destinés à souffrir, non pas peut-être ceux qui les avaient causées, mais ceux-là même, le grand nombre, le public, veux-je dire, qui avaient servi à les édifier. Les différentes mesures qui ont été prises contre les excès de la spéculation, les lois qui ont été rendues et contre les valeurs mobilières et contre les associations commanditaires et contre les pratiques et les habitudes de la Bourse, devraient donc, à mon avis, être attribuées à ceux qui s'en plaignent le plus hautement et non au gouvernement qui n'a fait que suivre, en agissant dans le

sens des restrictions, l'impulsion de l'opinion publique.

Je l'ai dit en commençant, les associations financières *qui font des affaires* sont destinées tôt ou tard à se noyer dans ces mêmes affaires. En 1846 et 1847, les maisons de banque par actions, fondées au capital de 25 millions de francs et dont les actions étaient cotées bien au-dessus du pair, avaient été amenées, par la concurrence qu'elles se faisaient, à être les véritables commanditaires de leurs clients. Les faits révélés par leur liquidation ont dû le démontrer, et j'en ai du reste la preuve personnelle. Le besoin et la nécessité de payer des frais d'administration énormes, des intérêts et des dividendes aux actionnaires, obligent en effet les grandes associations de capitaux à s'arracher les affaires, et ces établissements de crédit en étaient arrivés à appliquer ce principe étrange de la concurrence des prêteurs vis-à-vis des emprunteurs. Cela ne pouvait pas durer longtemps, et 1848 a précipité des chutes qui n'auraient pu être évitées que par une réforme radicale dans la constitution de ces sociétés. Cet exemple aurait dû démontrer que toutes les affaires ne sont pas susceptibles d'employer, d'une façon permanente, de grands capitaux, et que les sociétés financières, constituées par actions et qui doivent maintenir leur crédit par des dividendes élevés, faussent le principe de l'association et sont inférieures aux sociétés privées de même nature qui agissent sans les préoccupations auxquelles ces sociétés publiques sont vouées.

En principe les grandes associations de capitaux ne

sont utiles que lorsqu'elles sont destinées à *créer* des travaux, comme les chemins de fer et les grandes entreprises publiques. C'est donc dans ce cercle qu'elles doivent se maintenir. Les canaux, les chemins de fer et les grands travaux de l'État peuvent seuls, à notre avis, justifier ces associations et les laisser exister dans des conditions viables. Les grandes agglomérations de capitaux formées pour en fonder d'autres n'améliorent ni ne produisent par elles-mêmes.

Les leçons fournies dans le passé par des associations pareilles sont confirmées par les échecs qu'ont subis les expédients de crédit depuis quelques années et par les résultats... négatifs qu'ils ont donnés. Ils semblent conduits aux difficultés éprouvées déjà par leurs prédécesseurs. En effet, les associations financières constituées depuis 1852, après s'être disputé les affaires, en sont arrivées au point qu'elles ne peuvent plus en faire, parce que tous leurs capitaux sont employés à soutenir celles dont elles n'ont pu se débarrasser. Leur concurrence, tant qu'elle s'est produite sur des entreprises françaises, n'a pas eu de dangers pour elles, parce que le gouvernement est toujours intervenu pour rendre leur tâche plus facile; mais elles ont maintenant sur les bras des entreprises à l'étranger, et comme elles ne peuvent pas agir sur les gouvernements étrangers, elles s'efforcent peut-être de rendre les affaires plus difficiles en France, afin que le manque absolu d'associations nouvelles aide la liquidation de leurs engagements à l'extérieur.

Il ne faut pas se dissimuler que cette situation est grave ; qu'en face de la réforme économique qui s'opère, il y a un grand danger public à laisser au hasard la solution de tous les problèmes posés par le besoin de capitaux qu'éprouvent à la fois toutes les industries.

Les établissements de crédit dont nous parlons sont impuissants à servir dans l'œuvre de rénovation que la France va tenter;. l'habileté de leurs chefs, leurs aptitudes, leur expérience sont utiles ailleurs, les besoins auxquels ils sont obligés de pourvoir font concurrence à ceux qui vont se produire ; si leur prestige renaissait, ils l'exploiteraient en leur faveur, et pourrait-on les en blâmer ? Ils ont affaire à des questions transitoires et ont avant tout la charge des intérêts engagés dans les associations qu'ils gouvernent.

Un pays ne peut cependant pas être livré à la fortune de quelques entreprises ; il serait désastreux que son activité s'arrêtât pour attendre que ceux qui semblent représenter le principe de l'association soient en état d'agir de nouveau au nom de ce principe, qu'ils ont dénaturé toutes les fois qu'ils l'ont pu, en essayant de le faire servir à la constitution de monopoles. Car l'association est la liberté, la liberté du travail, la liberté du commerce et de l'industrie ; l'association consacre la valeur personnelle et élève l'individu sur sa responsabilité, et elle n'a, conséquemment, rien à voir avec ces coalitions de capitaux qui ont l'excessive prétention de la représenter.

La véritable association des capitaux, c'est cette modeste forme commerciale commanditaire, à laquelle nous devons tous nos progrès industriels et commerciaux et qui se formule dans les mots *et Compagnie*, qui font partie de presque toutes les raisons sociales des grandes maisons industrielles et commerciales.

Cependant les succès des grandes associations de capitaux, les fortunes rapides qu'elles ont élevées, les abus dont elles ont été les promoteurs ont, à un certain moment, alarmé ceux qui sont préposés à la garde de la prospérité et de la moralité publiques, et les mesures restrictives et les entraves législatives ont peut-être brusquement mis un terme aux erreurs de l'insanité générale.

La centralisation du crédit et l'importance sans précédent qu'avaient prise certaines notoriétés avaient eu pour résultat de condenser, d'où qu'elles vinssent, toutes les affaires qui se constituaient sur des titres mobiles, autour de la Bourse de Paris. Or, la Bourse devenant, par cette exubérance de besoins dont elle était l'intermédiaire indispensable, une sorte d'institution sociale, on en était arrivé à déclarer que rien ne pouvait se faire sans elle, tandis que ses victimes et l'opinion de ceux qui étaient restés en dehors du mouvement désordonné des affaires financières déclaraient qu'elle n'était qu'un agent de tromperie.

De ces deux jugements contradictoires et qui sont également erronés,—car s'il est absolument nécessaire qu'il y ait un marché régulier et journalier pour la

vente et l'achat d'une marchandise devenue aussi considérable que les valeurs mobilières, il est néanmoins préjudiciable aux intérêts généraux que ce marché absorbe tous les autres; — il est résulté — lorsque des circonstances politiques et la réaction qui suit toujours les excès sont venues mettre un temps d'arrêt dans les agitations financières — que le pays a été en proie à un grand découragement et que les capitaux ont été pris d'une grande défiance.

Néanmoins, cette immense effervescence, il y aurait injustice à ne pas le reconnaître, a eu de puissants effets. Elle a lancé le pays dans des œuvres considérables dont maintenant il doit poursuivre l'achèvement. C'est ainsi que les chemins de fer, malgré tous les changements apportés à la constitution des compagnies, sont désormais une des successions les plus lourdes qu'ait laissées la prospérité à outrance de ces dernières années. L'immense besoin de capitaux qu'ils éprouveront pendant dix ans est le principal écueil que rencontreront dans leur développement le commerce et l'industrie manufacturière. Des emprunts à un taux élevé, de 250 à 300 millions par an, feront aux besoins du commerce et de l'industrie une concurrence désastreuse. Je ne parle pas, car je l'ai signalé plus haut, des entreprises étrangères qui viennent se disputer la richesse de la France, à la Bourse de Paris, en présentant au public des appâts plus ou moins sincères; mais ce que je veux constater, c'est que la centralisation des moyens de crédit à Paris et par la

Bourse de Paris a créé une situation auprès de laquelle les inconvénients de la centralisation administrative sont bien peu de chose. Elle a réduit à l'état de vasselage la province, tout son travail et toutes ses facultés de production. Pour peu qu'on ait été mêlé aux affaires depuis dix ans, on a pu voir venir, en effet, de tous les points de la France, des solliciteurs cherchant à faire accepter et patronner par les financiers de Paris des affaires qui représentaient non des intérêts publics, mais des intérêts locaux. Comme ces intérêts ne réclamaient pas l'accumulation de ces capitaux considérables qui permettent des profits immédiats et n'imposent que des responsabilités passagères, aucune de ces sollicitations n'a abouti[1]. Pourtant toutes les affaires ne comportent pas l'emploi de dizaines de millions, et les plus petites sont peut-être les plus utiles. La réforme économique, qui réclame pour s'accomplir tant d'efforts partiels et locaux, ne rencontre donc rien d'organisé au point de vue financier pour lui venir en aide. Car, je vous le demande à vous, messieurs des Chambres de commerce, quels sont les moyens que vous avez dans vos districts régionaux pour former des sociétés de transports, aider vos manufactures, en créer de nouvelles, favoriser, en un mot, le progrès et les innovations qui vont devenir indispensables à l'équilibre com-

1. Il est vrai que pendant ce temps-là on faisait, avec les capitaux de la France, des établissements de crédit et des chemins de fer dans toute l'Europe.

mercial et industriel[1]? Vous n'avez pas de liens, vous n'avez pas d'associations financières locales préparées pour la rénovation ; cette loi des 40 millions, que je critiquais plus haut, en est un témoignage éclatant. Qu'a produit ce prêt ? à qui est-il venu en aide? quel problème a-t-il résolu? quel progrès a-t-il fait naître ? a-t-il pourvu à vos besoins de crédit ? a-t-il assuré l'avenir des affaires ? Non, il a paré à une difficulté du moment. Mais après ? Ce ne sont pas des mesures de cette nature qui résoudront le problème financier, et il n'y a que la réorganisation et la décentralisation du crédit qui puissent vous satisfaire. C'est donc ce but que vous devez poursuivre au nom de votre impuissance et de vos besoins. Il n'y a plus rien à faire à Paris pour les affaires qui demandent une continuation d'efforts et ne peuvent pas trouver une place éclatante au milieu de l'encombrement de toutes les sociétés françaises et étrangères qui reçoivent le baptême du cours officiel de la Bourse de Paris.

Au nom des intérêts qui vous sont commis, je viens donc réclamer votre concours pour le rétablissement et l'extension des banques départementales, qui seules peuvent concentrer dans leur sein les forces immenses éparpillées autour de vous, et les faire servir aux besoins de toute nature qui vont se révéler. Mais pour que cette

1. Si on n'organise pas les moyens nécessaires à la lutte, il est permis de croire que beaucoup de maisons de commerce vont liquider et qu'il y aura une grande décadence dans le commerce.

réforme financière, plus importante peut-être que la réforme économique et qui en est la conséquence indispensable, porte tous ses fruits, il faut d'abord, permettez-moi le mot, *liquider* la situation des chemins de fer dont l'achèvement importe tant au commerce et à l'industrie, et dégager la situation financière de cet effrayant emprunt de 2 milliards 500 millions qui leur est nécessaire pour terminer leurs travaux.

J'ai proposé à cet effet la création d'une Banque des chemins de fer, et l'exposé de ce projet a soulevé, dans la presse et dans le public, une émotion telle que je me crois autorisé à la rappeler. Or, la création de cette banque et le rétablissement des banques indépendantes me paraissent être la solution de toutes les questions de crédit qui s'agitent au milieu des incertitudes et des appréhensions où les circonstances et les faits nous ont placés.

Permettez-moi, messieurs, de m'étendre sur cette décentralisation et cette réorganisation du crédit.

DE LA CRÉATION D'UNE BANQUE DES CHEMINS DE FER ET DU RÉTABLISSEMENT DES BANQUES DÉPARTEMENTALES.

La Banque des chemins de fer, en résolvant le problème posé par leurs emprunts incessants, pourrait dans un certain temps permettre l'extension des réseaux et laisserait les capitaux qui se destinent à ces

placements à la disposition du commerce et de l'industrie. Cette institution, en facilitant l'accomplissement de l'œuvre pénible des compagnies, pourrait *amener dans leurs tarifs un abaissement qu'il leur sera impossible d'opérer avec le taux onéreux de leurs emprunts.*

On a critiqué ce projet en deux points importants : le premier, c'est qu'il portait atteinte au monopole de la Banque de France, et le second, qui était la conséquence du premier, c'est que la Banque des chemins de fer, émettant du papier de circulation qui reposerait sur des obligations remboursables à long terme, ne ferait, en réalité, qu'émettre du papier-monnaie. J'ai répondu dans l'article intitulé : *La Banque de France et les obligations de chemins de fer* à ces diverses objections, mais on n'en a tenu aucun compte; c'était plus commode, aussi commode que la proposition qui a été exposée de faire emprunter l'État[1], c'est-à-dire tout le monde, pour le compte des chemins de fer[2].

1. Proposition de M. Bartholony.

2. J'ai prouvé, pièces en mains, que le monopole *de fait* de la Banque de France n'était pas un monopole *de droit* *, et que sa constitution ne reposait que sur un privilége. Il n'était pas possible, en effet, bien que beaucoup de personnes soient convaincues du contraire, que le législateur décrétât un monopole en faveur de quelques individus propriétaires des 183,000 actions de la Banque

* Voir, à la fin de la deuxième Étude sur la solution de la question des chemins de fer, l'extrait des lois qui ont constitué le privilége de la Banque de France.

Cependant, étant constaté qu'il y a un problème à résoudre, je me suis servi des moyens les plus connus et les plus expérimentés à cette fin. Je me suis dit : Dans un pays comme la France, lorsqu'on veut innover, on ne peut le faire fructueusement qu'avec des procédés simples, éprouvés, et que tout le monde comprenne. Le système des banques émettant des billets au porteur remboursables à vue a été employé sans échecs par les neuf banques indépendantes qui existaient avant 1848, et par la Banque de France; le crédit de ce pa-

de France, car il ne faut pas oublier que c'est une *banque d'actionnaires*. Les monopoles n'ont jamais été établis qu'au profit des gouvernements, parce que, le gouvernement représentant et gérant les intérêts de tout le monde, ils trouvent leur raison et leur excuse dans certains avantages qu'ils peuvent procurer à la chose publique. Mais ce n'est pas là le cas de la Banque de France, qui n'est pas une *banque d'État*, mais, je le répète, une *banque d'actionnaires;* c'est une société privée privilégiée par l'État, mais qui ne peut pas avoir un droit exclusif qui aliénerait la puissance du gouvernement et du législateur.

Les décrets de 1848, qui ont constitué en *fait* le monopole, sont une loi de circonstance qu'on a voulu faire passer pour une loi de salut public, mais qui ne pouvait pas engager l'avenir, car dans ce cas *le cours forcé*, qui a été le prétexte de l'absorption des banques départementales par la Banque de France, n'aurait pas pu être aboli. Il ne s'agit donc pas de conclure d'un fait existant qu'il y a droit, mais il faut examiner la lettre et l'esprit des lois qui régissent le privilége de la Banque de France. Or, dans ces lois il n'y a pas un mot duquel on puisse conclure implicitement ni explicitement que le législateur ait voulu donner à la Banque de France une force plus forte que celle de l'État lui-même.

pier est maintenant apprécié et fortement établi : c'est donc cette formule qu'il faut employer comme principe d'une nouvelle institution financière, sauf à donner à cette nouvelle institution des moyens plus perfectionnés pour attirer et réunir les capitaux, moyens dont elle userait progressivement et de manière à changer pour un commun profit les habitudes séculaires du commerce et de l'industrie.

Partant de cette idée, j'ai pensé qu'une industrie qui représentera, lorsqu'elle aura terminé les réseaux, un capital de près de 7 milliards, pourrait, sans que l'esprit de prudence le plus ombrageux s'en alarmât, avoir à sa disposition un instrument de crédit dont la circulation, par les moyens très-pratiques que j'ai indiqués, ne dépasserait pas un milliard ou douze cents millions, et pourrait, par la revente des obligations à des moments opportuns, être réduite à cinq ou six cents millions, c'est-à-dire se trouver inférieure à celle de la Banque de France [1].

1. Le revenu des 8,000 kilomètres à construire sera toujours de 4,65 pour 100, soit par lui-même, soit par la garantie de l'État. Or, 4,65 pour 100 sur 2,500,000,000, chiffre du coût total du réseau nouveau, font une somme de 116,250,000 francs à ajouter aux 300 millions de revenu des lignes en exploitation. Voilà donc un minimum de revenu de 416 millions en chiffre rond qui alimenterait annuellement le service d'une Banque des chemins de fer quand les réseaux seront terminés.

Le capital de cette banque étant de 200 millions, elle pourra donc avoir dans ses caisses normalement de 5 à 600 millions au moins.

Mais actuellement, les emprunts annuels équivalant à la somme

L'encaisse métallique d'une institution qui absorberait toutes les recettes des chemins de fer serait facilement maintenue dans de grandes conditions de responsabilité pour sa circulation, et avec des billets à petites coupures le danger des remboursements à vue et au porteur, dans un moment de panique, serait complétement prévenu. La base de l'émission d'une Banque des chemins de fer reposant, lorsqu'elle aura atteint dans dix ans son chiffre le plus extrême, sur une valeur sept ou huit fois supérieure à cette émission, qui elle-même serait substituée, dans mon système, aux obligations qui priment le capital actions, il n'y a pas, en effet, à discuter sur la solidité et les garanties qu'offrirait cette banque *qui ne pourrait pas perdre*, mais seulement à la prémunir contre les conséquences d'une crise quelconque qui compromettrait le crédit de ses billets. Or, les banques d'Écosse, qui sont les seules banques dont le crédit ait toujours été inébranlable et qui émettent des billets de 1 livre sterling [1], ne les

des recettes, l'émission du billet de circulation qui leur serait substitué serait très-bornée par les autres combinaisons que j'ai proposées, telles que la constitution d'une dette flottante, la création des billets portant intérêt au jour, etc., etc. En outre, la Banque des chemins de fer, en souscrivant à l'avance toutes les obligations, aurait *dix ans* pour revendre au public ce qu'elle n'en voudrait pas garder pour limiter sa circulation proportionnellement à son encaisse.

1. Il existe dans ce pays des billets de 1 livre sterling, tandis que la moindre coupure en Angleterre est de 5 livres. Lorsque, en 1826, les billets de moins de 5 livres furent supprimés dans le

voient jamais présentés au remboursement que lorsqu'ils sont usés; il n'y a jamais eu, même aux États-Unis, aucune banque embarrassée lorsqu'il n'y a pas eu doute, non pas sur la situation de son encaisse, mais sur la solidité de son portefeuille. Le portefeuille d'une banque de circulation est tout son crédit, son encaisse étant toujours inférieur à sa circulation. Dans les moments de crise, qui sont toujours des moments très-courts, parce que la vie industrielle et commerciale ne peut pas s'arrêter longtemps, la difficulté matérielle de compter des espèces d'or ou d'argent, les précautions qu'on a à prendre dans ces circonstances contre les faussaires, limitent toujours le chiffre des remboursements, et ce n'est qu'au dehors et, je le répète, lorsqu'on a des raisons pour croire son portefeuille compromis, qu'il y a perte et discrédit sur les billets d'une banque de circulation. Quand éclate une crise qui compromet le commerce et l'industrie, qu'on ait des craintes sur la solidité d'une banque industrielle et commerciale, cela se comprend, puisque son porte-

Royaume-Uni, les banques d'Écosse réclamèrent, et, par une exception qui témoigne en leur faveur, elles purent continuer comme auparavant à faire usage du petit papier. Les billets de 1 livre sterling tiennent, du reste, une grande place dans la circulation; ils contribuent à économiser infiniment le numéraire. On calcule que dans ce pays le mouvement commercial s'effectue avec moins de 100 millions de France, tandis que les exigences de la circulation, en Angleterre, montent à plus de 1,600 millions. (*Dictionnaire du Commerce.*)

feuille est composé de valeurs commerciales et industrielles qui peuvent lui faire éprouver de grandes pertes ; mais une Banque des chemins de fer n'a rien à redouter de semblable ; elle aura pour débiteur toutes les compagnies dont les revenus sont garantis par l'État ; elle ne prêtera ses billets que contre des obligations, et aura, dans la situation actuelle des choses, pour garantie supplémentaire tout le capital des compagnies déjà engagé et productif.

Une banque établie sur ces garanties peut-elle perdre? Peut-elle inspirer des craintes sur la solidité de son portefeuille? Peut-elle même être attaquée alors que toutes les industries seront solidaires de son existence et de son crédit, et qu'une partie de leur richesse sera représentée par le papier de cette banque? Poser la question, n'est-ce pas la résoudre ?

Quant à l'objection qu'on ne peut pas émettre du papier de circulation sur des valeurs à long terme, je répondrai : Est-ce que le portefeuille des effets de commerce de la Banque de France n'est pas perpétuel, puisqu'il est toujours composé des mêmes signatures qui se sont engagées pour les mêmes causes et dont le renouvellement continuel constitue la vie même du commerce ? Or, qu'est-ce qui fait la solidité de ces valeurs ? C'est le bénéfice ou le revenu du commerce, car si le commerce n'a pas de bénéfices ou de revenus, les effets de crédit qu'il a émis finissent par ne pas être payés, et la banque perd. C'est donc le revenu ou le bénéfice qui constitue la véritable valeur des choses ;

or, les obligations qui formeraient le portefeuille de la Banque des chemins de fer auraient un bénéfice, un revenu sûr et semestriel; conséquemment cette banque offrirait autant et plus de sécurité qu'une banque commerciale, car les crises ne pourraient pas atteindre le revenu privilégié des emprunts de chemins de fer, comme les revenus ou les bénéfices du commerce.

Est-ce tout?

Non, car voici revenir la grande objection déjà signalée du papier-monnaie. Mais ce billet de la Banque des chemins de fer ne sera, vous avez beau dire, que du papier-monnaie, s'écrie-t-on, et voilà la chose mise à néant.

« Tous les troubles sont grammairiens, » a dit Montaigne. C'est avec des mots qu'on agite les hommes et qu'on détruit bien des choses. Le mot de *papier-monnaie* est une de ces expressions néfastes, contre lesquelles il semble que les esprits prudents n'osent pas protester. Nous pourrions cependant dire en réponse à cette objection que la Banque d'Angleterre a suspendu le payement de ses billets de 1797 à 1822, qu'elle a renouvelé cette suspension en 1847 et en 1857, que la Banque de France l'a imitée en 1848 et que la France et l'Angleterre n'ont pas été ruinées pour cela[1]. Mais

1. Il n'est peut-être pas inutile de mentionner ici que l'émission des assignats, dont le souvenir plane dans l'esprit de tous ceux qui ne veulent pas étudier le mécanisme des banques, s'est élevée à *46 milliards*, sans compter les émissions de faux assignats faites par l'Angleterre.

nous rejetons cet argument et nous voulons seulement signaler aux bons esprits cette manie étrange, qui consiste à ne tenir aucun compte, lorsqu'on discute les conditions des établissements de ce genre, des services incontestables qu'ils peuvent rendre, et à ne s'inquiéter que de leur liquidation. Que ferait un homme qui serait constamment préoccupé de l'idée de sa mort? Comment peut-on juger sainement une création pareille lorsqu'on n'a d'autre souci que de prévoir les cas de sa destruction? Je ne connais pas d'affaires possibles dans cet ordre d'idées, car si on les acceptait comme règle de conduite, il faudrait alors que chacun se résignât à rester dans l'inaction.

Ces objections ne sont pas sérieuses pour quiconque a la conscience des conditions de la vie et des difficultés qui en sont inséparables, et, parmi les critiques qui se sont occupés de mon projet, j'aime bien mieux relever la tendance signalée par le *Journal des Économistes* aux partisans de la liberté des banques [1].

Mais puisqu'il me paraît utile de provoquer le rétablissement des banques départementales et leur multiplication, il faut que je m'explique sur le mot de *liberté des banques,* qui est encore une de ces expressions alarmantes dont on se sert pour défendre le monopole.

Le mot vient des États-Unis d'Amérique ainsi que l'effroi qu'il inspire. Il existait au 1er janvier 1857, aux

1. *Journal des Économistes* du 19 février, article de M. Lamé-Fleury.

États-Unis, 1,416 banques, possédant un capital en chiffre rond de 1,854 millions de francs. Toutes les fois qu'une crise éclate dans ce pays dont les mœurs et les habitudes commerciales sont si différentes des nôtres et que dix ou vingt banques suspendent leurs payements, le public, qui ignore leur nombre, s'exclame et les partisans des monopoles font le plus grand bruit autour de ces désastres. Cependant ils n'ignorent pas qu'il y a en Amérique des banques de tous systèmes, banques d'État, banques privilégiées à l'européenne, banques légalement autorisées, mais libres en réalité sous un régime répressif; de plus, que chaque État organise à peu près ses banques comme il l'entend, et que ce manque d'unité dans leur constitution fait courir en réalité à certaines de ces banques, ce qui n'a jamais eu lieu en France, tous les risques inhérents à l'industrie des banquiers ordinaires, risques dont ne sont pas plus exempts les banquiers français que les banques des États-Unis.

Mais je ne crois pas qu'il soit utile d'introduire dans notre pays cette extension formidable de moyens de crédit, et je me bornerai à expliquer comment j'entends le fonctionnement des banques indépendantes. L'homogénéité qui existe pour toute l'étendue de la France dans les pratiques du commerce et de l'industrie et l'uniformité, pour ainsi dire, de leurs besoins, fait d'abord rejeter comme impraticable l'organisation diverse qu'ont les banques des États-Unis, et les banques indépendantes à former dans notre pays devraient

être toutes sous l'empire de la même loi. Cette organisation simple et identique, empruntée à la constitution des compagnies de chemins de fer qui ont toutes les mêmes charges et les mêmes avantages, donnerait à ces institutions un caractère de durée et de solidité qui rassurerait les esprits les plus timorés et établirait de prime abord leur crédit. Le contrôle de l'État et du public sur leurs opérations leur éviterait les écarts, et elles ne seraient pas poussées à se concurrencer entre elles.

Dans les conditions où se constitueraient ces banques, elles auraient en effet à satisfaire à des besoins assez importants pour qu'elles ne fussent même pas considérées comme devant faire concurrence à la Banque de France.

Ainsi premièrement elles devraient établir des succursales dans tous les chefs-lieux d'arrondissement des départements où elles seraient fondées. Ces succursales seraient le moyen le plus énergique de détruire l'usure qui dévore les petites localités en même temps qu'elles aideraient à y développer tous les germes de travail qui s'y rencontreraient, car elles donneraient naissance à de petites sociétés particulières d'escompte qui étendraient jusqu'aux cantons les bienfaits du crédit. En donnant au travail et à l'activité l'instrument qui leur manque pour agir, elles maintiendraient dans les lieux mêmes où elles trouveraient désormais la satisfaction de leurs besoins et de leurs modestes ambitions une foule de familles qui encombrent tous les jours les

grandes villes où elles courent avidement rechercher des moyens d'existence.

Secondement, elles feraient des avances sur toutes les valeurs sur lesquelles la Banque de France ne prête pas, telles qu'actions des compagnies de mines, de forges, d'assurances, de ponts, de gaz, etc., titres d'emprunts des villes, des départements et des communes. Cette facilité donnée aux détenteurs de ces titres aurait pour effet, en les mobilisant, de mettre à la disposition du commerce et de l'industrie, qui a surtout recours aux capitaux flottants, une masse considérable de capitaux inactifs.

Troisièmement, ces banques participeraient aux souscriptions des emprunts de l'État, des villes, des départements et des communes. Elles concourraient également à la formation des sociétés anonymes locales pour les entreprises de travaux publics, les embellissements des villes, les améliorations agricoles, l'exploitation des mines, l'exécution de chemins de fer départementaux, etc. Cette faculté amènerait la décentralisation du crédit et créerait l'indépendance des grandes places de commerce, mais elle serait limitée à un certain chiffre de leur capital. Les titres de ces participations à des entreprises locales seraient vendus par les banques, ainsi que le pratique la *Société générale de Belgique pour favoriser l'industrie nationale*, et les capitaux qui leur rentreraient par ces ventes seraient au fur et à mesure de leur rentrée mis à la disposition de nouvelles affaires.

Quatrièmement, elles établiraient des comptes courants de titres dans les villes où existent des parquets d'agents de change. A cet effet, vu l'énorme quantité de valeurs mobilières répandues dans toute la France, elles seraient obligées d'avoir des caisses de dépôts de valeurs de toute nature émanant de sociétés anonymes.

Il est inutile d'ajouter qu'elles seraient avant tout des banques d'escompte pour le papier de leur département.

Voilà, messieurs, la réforme financière qui me paraît devoir compléter la réforme économique et conjurer les dangers qui résultent de l'organisation actuelle du crédit en France. Permettez-moi, en finissant, de vous citer, sur la multiplication des banques en Angleterre et en Écosse, l'opinion d'Adam Smith : « La sûreté du « public, dit-il, bien loin de diminuer, n'a fait qu'aug- « menter par la multiplication récente des compagnies « de banque dans les deux royaumes unis de l'Angle- « terre et de l'Écosse, événement qui a donné l'alarme « à tant de monde. »

J'ajouterai à cette réflexion caractéristique du célèbre économiste que c'est seulement par la multiplication des banques que le commerce français pourra se développer et se prémunir contre les dangers dont le menace la réforme économique ; que c'est par elle que doivent être résolus tous les problèmes posés par la concurrence que se font vis-à-vis du capital toutes les grandes entreprises tant intérieures qu'extérieures ;

que c'est par elle et par la création d'une banque spéciale que la tâche imposée aux compagnies de chemins de fer, dont la prospérité importe tant au pays tout entier, deviendra moins lourde; que c'est par elle seule que peut être amoindrie la funeste et solidaire omnipotence de la Banque de France et de l'argent, et qu'en face des difficultés et des intérêts coalisés qui s'opposeront à ces progrès, il appartient aux Chambres de commerce d'étendre le cercle de leur action et de s'unir pour émanciper le commerce, en lui rendant l'importance sociale dont le monopole et les expédients financiers ont voulu le déposséder.

Oui, c'est aux Chambres de commerce à provoquer la décentralisation du crédit et des influences. La centralisation du crédit reçoit tous les jours, par l'éclat qui l'environne, des consécrations ininterrompues, en attirant autour d'elle toutes les aventures, toutes les intelligences et tous les désirs; les hommes jeunes agissent comme si en dehors d'elle il n'y avait point de salut, et toutes les existences se déclassent. Le labeur patient que vous représentez, messieurs, semble avoir perdu ses titres à la faveur publique, et les procédés qui ont servi à faire les fortunes rapides ont toutes les préférences.

C'est contre ce trouble des esprits, contre ces entraînements funestes, contre cette désertion des pratiques laborieuses et honnêtes, qu'il faut réagir énergiquement.

Le moyen d'arriver à ces résultats, c'est d'émanciper les grandes places de commerce, les chefs-lieux de

départements et toutes les villes importantes du pays, en leur constituant une existence commerciale et industrielle qui leur soit propre par la réorganisation et la multiplication des banques départementales.

Pénétré de ces pensées, j'ai pris, messieurs, la liberté de vous adresser cette lettre dont je trouve l'excuse dans le patriotique sentiment qui l'a dictée.

J'ai l'honneur d'être, etc.

DU RACHA

DES

CHEMINS DE FER PAR L'ÉTAT

La question du rachat des chemins de fer par l'État est redevenue depuis quelque temps un sujet de graves préoccupations pour le public. Diverses causes ont ramené l'attention générale de ce côté : d'abord les discussions qui ont eu lieu sur les chemins de fer au sein du Corps législatif dans sa dernière session, puis les critiques dont a été l'objet la loi de 1859, qui a réorganisé les concessions sur de nouvelles bases, enfin la diversité des opinions émises sur le résultat de l'opération faite au mois de juillet 1860 par les soins de la Banque de France en vue de négocier les obligations des compagnies.

La loi de 1859, qui a été essentiellement une loi de finance destinée à « sauvegarder l'esprit d'association,

donner un nouvel élan à l'esprit d'entreprise et rétablir la confiance, prête à abandonner les chemins de fer [1], » n'a pas justifié les espérances qui reposaient sur elle. Cette loi en effet n'a rien changé à l'organisation financière des compagnies. On a cru parer aux dangers qui les menaçaient en divisant les concessions en deux réseaux [2] ; on réservait au premier certains priviléges sur les dividendes, on donnait au second la garantie d'un minimum de revenu de 4,65 pour 100 pendant cinquante ans [3] : le but n'a pas été atteint. Dans une industrie où

1. Rapport de M. le baron de Jouvenel, rapporteur de la loi au Corps législatif.

2. L'ancien réseau est constitué par les lignes précédemment concédées et déjà en exploitation depuis un certain temps. Le nouveau réseau se compose de lignes également concédées, mais à construire, ou en construction, ou même tout récemment exploitées.

L'ancien réseau comprend 7,774 kilomètres, le nouveau 8,578 kilomètres, ainsi répartis entre les diverses compagnies :

Lignes.	Réseau ancien.	Réseau nouveau.
Diverses........	234 kilomètres.	»
Nord...........	967 —	618 kilomètres.
Orléans.........	1,764 —	2,162 —
Lyon...........	1,834 —	2,496 —
Est.............	985 —	1,365 —
Ouest..........	1,192 —	1,112 —
Midi...........	798 —	825 —
	7,774 kilom.	8,578 kilom.

3. Le nouveau réseau, d'après les évaluations faites et acceptées, doit coûter 3 milliards 85 millions de francs. Sur cette somme,

l'on est accoutumé à voir l'État intervenir constamment et imposer aux compagnies sa direction, le législateur ne s'était pour ainsi dire occupé que du passé. Quand on s'aperçut de l'affaissement produit sur les titres des chemins de fer par les effets de la loi de 1857, qui avait remanié les réseaux en faisant absorber le Grand-Central par deux des plus puissantes compagnies, on voulut prévenir le danger que présentait cet état de choses. Il fallait, pour arriver à ce résultat, consolider le prix des actions. On a en conséquence réservé à l'ancien réseau une sorte de privilége sur les revenus qu'il donne, et la portée de cette réserve n'a peut-être pas été d'abord interprétée dans son véritable sens par les intéressés; elle n'engage en effet en aucune façon ni l'État ni les

l'État accorde une subvention en argent ou en travaux de 225 millions, et la garantie d'un minimum d'intérêt de 4,65 pour 100.

Le montant de la subvention sera ainsi réparti :

Lignes du Nord.	618 kilomètres sans subvention.				
Orléans.......	2,162	—	—		
Lyon.........	2,496	—	—		
Est...........	1,365	—	—		
Ouest.........	1,112	—	Subvention,	46,000 fr. par kil.	
Midi..........	825	—	—	136,000	—
	8,578 kilomètres.				

Une comptabilité distincte sera établie pour chaque réseau. Le réseau nouveau aura un compte de construction et un compte d'exploitation qui ne devront jamais se confondre avec ceux de l'ancien. *Le réseau primitif, avant de payer tribut,* suivant les expressions du rapport, *à ce second réseau, aura le droit de percevoir certaines sommes en raison des services qu'il rendra dans son rôle.* C'est ainsi qu'on réserve dans les diverses compagnies : aux lignes du

compagnies, et laisse le champ libre à toutes les éventualités. La loi n'a donc pas résolu le problème financier qui lui a donné naissance, car la véritable question était d'assurer aux compagnies des moyens sûrs et réguliers de se procurer dans des conditions favorables les capitaux nécessaires à l'exécution des lourds engagements auxquels elles ont consenti. Or l'aide que le gouvernement, dans sa juste sollicitude, a voulu leur prêter ne va pas plus loin que cette garantie d'intérêt de 4,65 pour 100, qui paraît devoir être effective, et cette garantie est inférieure au taux des emprunts des compagnies. Voilà sommairement ce qu'ont voulu établir des publications importantes dont il a été rendu compte dans la *Revue* [1]. La situation de la grande industrie

Nord, 38,400 fr. de revenu net par kilomètre pour 967 kilom.; — d'Orléans, 27,400 fr. pour 1,764 kilom.; — de Lyon, 37,400 fr. pour 1,834 kilom.; — de l'Est, 27,800 fr. pour 985 kilom.; — de l'Ouest, 27,000 fr. pour 1,192 kilom.; — du Midi, 19,500 fr. pour 798 kilom. — Seulement, ici il faut bien s'entendre; on *réserve* ce produit au capital engagé dans l'ancien réseau, on ne le *garantit pas*. En d'autres termes, les compagnies distribueront d'abord le produit aux ayants droit jusqu'à concurrence de ces sommes, et elles ne seront obligées d'apporter au nouveau réseau que l'excédant de cette somme, s'il y a excédant; mais l'ancien réseau devra supporter, en tout état de cause, la différence qui existera entre le taux de 4,65 pour 100 garanti par l'État et le taux auquel les compagnies se procureront les capitaux qui leur sont nécessaires.

1. *Simple exposé de quelques idées financières et industrielles*, par M. Bartholony. — *De la création d'un grand-livre des chemins de fer.* — *Solution de la question des chemins de fer.* — Voyez, sur ces publications, la *Revue* du 1er avril 1860.

des chemins de fer ayant été ainsi dévoilée le lendemain du vote d'une loi qui n'avait pas été précédé d'une discussion devant l'opinion publique, on ne doit pas s'étonner de l'émotion que causèrent des écrits qui, avec plus ou moins d'autorité, l'expliquaient et la commentaient.

Toutefois les propositions contenues dans ces écrits n'éveillèrent qu'un sentiment de curiosité : aucune ne put rallier toutes les opinions. Les anciens partisans de la construction et de l'exploitation des chemins de fer par l'État ont cru alors le moment opportun pour remettre en honneur des théories qui semblaient irrévocablement condamnées, et ils ont répandu l'idée que tous les problèmes financiers posés par l'achèvement et l'extension des réseaux de nos voies ferrées seraient résolus, si l'État expropriait les compagnies pour faire face à leurs engagements avec son crédit, ses ressources de toute sorte, aidé aussi de la faveur publique, qui ne manquerait pas de s'attacher à une mesure où tous les intérêts trouveraient une ample satisfaction.

En 1848, cette idée du rachat des chemins de fer par l'État avait pu se montrer au grand jour; elle faisait partie du programme financier du gouvernement provisoire et de la commission exécutive. Les compagnies, qui avaient traversé, de 1845 à 1848, une fatale période, ne voyaient dans la confusion universelle aucun moyen de parer à leurs embarras présents, de faire face aux embarras plus grands encore de l'avenir; elles acceptaient cette dépossession à prix d'argent comme un re-

mède héroïque qui devait les préserver d'une ruine complète. Le gouvernement et les compagnies étaient donc d'accord pour remettre aux mains de l'État le sort de cette grande industrie; mais les préoccupations plus pressantes du moment, et peut-être aussi le défaut d'idées nettes chez le législateur qui devait consacrer ce rachat, firent écarter cette solution, et les compagnies purent continuer leur vie languissante jusqu'au jour où la loi de 1852, en donnant une impulsion vigoureuse à la reprise des affaires, aux travaux du commerce et de l'industrie, dota les compagnies d'une nouvelle existence, et leur ouvrit une large voie de prospérité qu'a malheureusement limitée, on a lieu de le craindre, la loi de 1859. Cette idée de l'expropriation des chemins de fer par l'État n'en a pas moins survécu à l'école qui l'avait patronnée et aux circonstances qui ont pu en faciliter un moment la réalisation; elle est demeurée dans beaucoup d'esprits, et, il faut l'avouer, elle est accueillie par une partie nombreuse du public, sinon avec faveur, du moins sans une trop vive répulsion. On ne lui oppose guère que des fins de non-recevoir. Il ne déplaît pas au public de penser, à ses moments perdus, que cette puissance des compagnies, qu'il s'exagère outre mesure, et qui lui porte ombrage, pourrait brusquement disparaître, et qu'il n'aurait plus en face de lui, pour la satisfaction de ses intérêts ou de ses plaisirs, qu'un serviteur toujours empressé et favorable, l'État, qu'on s'imagine devoir tout faire gratuitement. Ce serait une si belle chose que la gratuité

des chemins de fer! Essayons cependant de résoudre les problèmes que soulève cette question du rachat.

Les cahiers des charges annexés à la loi de 1859 s'expriment ainsi : « A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière des chemins de fer [1]; » mais les partisans du rachat par l'État n'entendent pas se renfermer dans les limites tracées par la loi de 1859. Esprits absolus, ils font bon marché des cahiers des charges, ils demandent un rachat immédiat, ils sollicitent un véritable coup d'État industriel. Espèrent-ils que les embarras que peut causer l'achèvement du nouveau réseau seraient ainsi conjurés? Quels sont donc les avantages qui pourraient résulter d'une pareille mesure pour le pays, l'industrie ou le Trésor? Aucun de ces grands intérêts, nous ne craignons pas de le dire, n'y trouverait de légitime satisfaction, et l'on va s'en convaincre.

L'article du cahier des charges qui réserve à l'État la faculté du rachat porte les clauses suivantes :

« Pour régler le prix du rachat, on relèvera les pro-

1. Cette faculté peut s'exercer :

Pour la ligne	du Nord,	à dater du 1er janvier	1868.
—	d'Orléans,	—	1873.
—	de Lyon,	—	1876.
—	de l'Est,	—	1871.
—	de l'Ouest,	—	1874.
—	du Midi,	—	1877.

duits nets annuels par les compagnies pendant les sept années qui auront précédé celles où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

« Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

« Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison. »

Pour comprendre l'économie de ces stipulations, nous croyons utile de les appliquer immédiatement, et nous prenons pour base des calculs à établir les recettes de l'exploitation des chemins de fer pendant le courant de l'année 1859 [1].

Les chemins de fer ont produit en 1859 une somme de 387 millions en chiffre rond. Les frais s'élevant en moyenne à 45 pour 100, il faut déduire de cette somme 175 millions ; il reste donc 212 millions pour revenu

1. Deux motifs nous font choisir l'année 1859 : le premier, c'est que le revenu n'y apparaît supérieur à celui des exercices antérieurs qu'en raison de la mise en exploitation de nouvelles lignes (599 kilomètres en moyenne de plus qu'en 1858) ; le second, c'est qu'en opérant sur une année antérieure, il y aurait, en sus des augmentations kilométriques à distraire, quelques données conjecturales à introduire sur la complication des comptes entre l'ancien et le nouveau réseau. La date de la loi nouvelle nous paraît donc

net. C'est ce revenu net de 212 millions que l'État doit racheter. Nous appuyons sur ce point, les cahiers des charges disent: « Pour régler le prix du rachat, on relèvera les *produits nets annuels*, etc. » L'État ne rachètera donc pas le capital représenté par les actions et obligations des compagnies au moment du rachat; *il capitalisera* le revenu de ces titres. Or, le taux de cette capitalisation étant supérieur à l'intérêt que produit la rente, puisque les actions et obligations des compagnies donnent, à leur cours ordinaire, un revenu moyen de plus de 6 pour 100, tandis que le cours de la rente ne représente qu'un intérêt variable entre 5 pour 100 et 3 1/2 pour 100, il en résulte que l'État fournira, en remboursement des titres des compagnies, un titre représentant comme capital une somme supérieure au titre auquel il sera substitué. Pour prendre un exemple, une action de la ligne de Paris à Lyon, produisant 54 francs de revenu, doit valoir 900 francs si on la capitalise à 6 pour 100; en la rachetant et la capitalisant à 4,65 pour 100, c'est-à-dire avec de la rente 3 pour 100 à 70 francs, l'État donnera en échange un capital de 1,260 francs. Le même calcul s'applique aux obligations. Nous devons supposer que

le point de départ le plus rationnel d'un rachat fait dans des conditions d'anticipation que n'ont pas prévues les cahiers des charges. Si l'année 1859 paraissait offrir aux compagnies des conditions plus avantageuses que celles qui pourraient résulter, dans quinze ans, des moyennes spécifiées plus haut comme bases du rachat, il semble que cette bien faible compensation devrait être accordée aux ayants droit.

l'annuité à servir par l'État sera représentée par du 3 pour 100, car en constituant des titres spéciaux et particuliers dont l'expérience a démontré les inconvénients, l'État courrait pour son crédit précisément les mêmes dangers auxquels il soustrairait les compagnies. Ne s'occupe-t-on pas en effet, pour arriver à l'unité de titre de la dette publique, de la conversion du 4 1/2 en 3 pour 100? En outre, en fixant à 70 francs le taux auquel serait compté ce 3 pour 100, nous nous tenons en dehors des fluctuations du cours de la Bourse, que mille circonstances imprévues, sans parler de la mesure même du rachat, peuvent dominer; nous prenons la moyenne de l'émission des emprunts faits dans ces dernières années, qui donne à peu près ce chiffre. Nous sommes d'ailleurs amené à le prendre pour base de nos calculs par une autre considération qui, nous l'espérons, paraîtra importante : c'est qu'il représente, à 1 centime près, le taux de garantie de 4,65 accordée par l'État aux compagnies. Le 3 pour 100 à 70 francs produit en effet 4 fr. 66 c. pour 100 d'intérêt.

Sur ces données, procédons à l'opération du rachat; 212 millions de revenu rachetés en 3 pour 100 au taux de 70 francs représentent un capital de 4 milliards 947 millions de francs, auxquels il convient d'ajouter [1] la somme à emprunter à dater du 1er janvier 1860 pour terminer les réseaux, soit 2 milliards 500 millions : en

1. En ne comprenant pas dans notre calcul l'emprunt émis cette année par les compagnies, puisque notre opération prend sa date en 1859.

tout 7 milliards 447 millions, voilà quel serait le coût du rachat des chemins de fer actuellement concédés ! On verra plus loin comment ce chiffre doit s'accroître encore ; mais il faut calculer avant tout ce que cette somme peut produire dans les mains de l'État.

La première conséquence du rachat sera évidemment un abaissement dans les tarifs, abaissement déjà réclamé des compagnies par le gouvernement lui-même. Il portera d'abord sur les matières premières, la houille, le coton, la laine, le chanvre, le lin, les minerais, les matériaux de construction, les engrais, les céréales, etc. On peut s'assurer que, sur la masse générale des transports opérés sur toutes les lignes, ces matières premières donnent le tiers au moins du trafic total, soit, pour l'année qui nous sert de type, une somme de 130 millions environ. Si l'on concède une diminution de 40 à 50 pour 100 sur les tarifs actuels, il faudra constater de ce chef un déficit de 55 à 65 millions. Ce n'est certes point exagérer que de porter à 40 ou 50 pour 100 cette diminution sur les tarifs actuels. Les compagnies peuvent objecter d'excellentes raisons pour ne pas descendre à des prix aussi réduits ; mais l'État, ayant accepté la charge de toutes les voies ferrées, n'agissant que pour le compte et dans l'intérêt du public, serait obligé de prendre pour base de ses prix de transport le chiffre des tarifs les plus bas, et de laisser, par exemple, circuler la houille sur tous les réseaux au prix perçu par la ligne du Nord, etc.

Il convient d'ajouter à ce déficit celui qui résulterait de la disparition des impôts que l'État perçoit actuelle-

ment des compagnies, notamment les droits de timbre, l'impôt sur les valeurs (actions et obligations), l'impôt du dixième sur les voyageurs, le timbre des lettres de voiture, etc. L'État perdrait encore les avantages qu'il retire de la gratuité du transport des dépêches, de celui des troupes à prix réduit, en un mot tous les revenus qu'il s'était réservés comme indemnité de la subvention de 750 millions qu'il a donnée aux compagnies. Il ne paraît donc pas trop téméraire de prévoir que, par toutes ces causes, réduction des tarifs, dégrèvement d'impôts, etc., l'État aurait à supporter, en cas de rachat, une perte annuelle de 75 ou 80 millions.

Enfin ces 750 millions que l'État a déjà donnés à titre de subvention, lors des concessions primitives, pour faciliter l'établissement de l'ancien réseau, ces 750 millions dépensés dans la construction des voies ferrées doivent entrer en ligne de compte quand on établit le prix total et définitif auquel le rachat par l'État aura payé les chemins de fer.

Ainsi le chiffre de 7 milliards 447 millions que nous avons indiqué plus haut va encore s'accroître. Les chemins rachetés coûteraient en réalité à l'État :

Subventions anciennes entièrement payées..	750,000,000 fr.
Rachat des lignes de l'ancien réseau........	4,947,000,000
Subventions en travaux accordées aux compagnies par la loi de 1859, environ.......	225,000,000
Emprunt à réaliser pour se substituer aux compagnies dans la construction du nouveau réseau, d'après les devis............	2,500,000,000
Coût des chemins *concédés* rachetés par l'État..	8,422,000,000 fr.

Le rachat des chemins de fer comporterait donc, pour l'État, le service d'une dette dont le capital serait de 8 milliards 422 millions, et encore n'a-t-on mentionné que pour mémoire la prévision d'augmentation dans les dépenses sur les devis présentés. Rappelons-nous que, dans la construction de quelques lignes, la dépense a été bien au delà des chiffres originairement fixés, bien que les compagnies aient dû surveiller avec le plus grand soin cette partie essentielle de leur administration. L'État n'a pas pour règle, comme les entreprises particulières, de viser à l'économie et au bon marché, dans les travaux, et, dans la question qui nous occupe, il faut bien tenir compte de ses habitudes.

Mais en se substituant aux compagnies l'État aurait comme elles 2 milliards 500 millions à emprunter pour terminer le nouveau réseau. Or, s'il emprunte ces 2 milliards 500 millions à un taux supérieur à sa garantie de 4 fr. 65 c. pour 100, il fera une mauvaise opération financière, puisqu'il laissera retomber sur le Trésor la différence qui, dans la situation actuelle, doit rester à la charge de l'ancien réseau des compagnies. Peut-il espérer d'échapper à ce danger? C'est une opinion généralement répandue que, de tous les emprunteurs, l'État est celui qui obtient les conditions les plus avantageuses. Cependant l'État est, comme tout le monde, soumis aux défaillances du crédit et de la confiance, et l'on peut constater que, dans les emprunts qu'il a faits depuis cinq ans, il a été obligé, malgré la

prospérité publique, de diminuer à chaque emprunt le prix de sa rente, afin de se procurer les ressources dont il avait besoin. L'emprunt pour la guerre d'Italie a été contracté à 60 francs, c'est-à-dire à 5 pour 100, et si, pendant une période de dix ans, le grand-livre doit rester ouvert avec des appels annuels et pour ainsi dire à jour fixe, n'est-il pas permis de croire, en tenant compte des événements politiques, commerciaux et financiers, qui peuvent se produire, que l'État empruntera à un taux supérieur en moyenne à 4 fr. 65 c. pour 100?

Il est vrai que, malgré ce chiffre, le crédit public n'a jamais été plus solide, et la confiance qu'il inspire est telle que c'est à lui que la plupart des nombreux capitaux, fruit de l'économie des classes moyennes, vont demander un placement assuré. Mais les demandes d'argent de l'État ont été très-considérables depuis plusieurs années; depuis plusieurs années aussi, les villes, les communes et les départements, entrant dans le système des grands travaux d'utilité publique, s'adressent, en même temps que le gouvernement et les chemins de fer, aux capitaux disponibles, c'est-à-dire aux capitaux de placement, accrus par les épargnes du pays, et font une concurrence incessante au Trésor en contractant des emprunts qui présentent autant de sécurité que ceux de l'État lui-même, car ils reposent sur la même garantie, l'impôt, sans cesse alimenté par la prospérité publique. En outre, les événements politiques peuvent devenir menaçants, et la durée de la paix n'est rien moins qu'assurée. En présence de toutes

ces complications tant intérieures qu'extérieures, pendant la période de dix ans qui va suivre, peut-on espérer que l'État empruntera à un taux inférieur à celui de son dernier emprunt, c'est-à-dire au-dessous de 5 pour 100? La garantie de l'État de 5 pour 100 sur les chemins de fer algériens, trouvée, dit-on, insuffisante par le public, n'indique-t-elle pas un symptôme bien caractéristique de ces exigences nouvelles des capitaux? Non, l'État ne pourra pas emprunter au-dessous de 5 pour 100, et ce serait pour se substituer aux compagnies, auxquelles il ne garantit que 4 fr. 65 c. pour 100, qu'il ferait une pareille opération! Cependant nous avons vu déjà qu'en expropriant le revenu des chemins de fer, l'État donnera un capital supérieur à celui représenté par le cours de leurs actions et obligations, parce que la capitalisation s'en fait à 6 pour 100 à peu près, et que le 3 pour 100 à 70 francs ne produit que 4 fr. 66 c. Ne peut-on pas dès lors appréhender que les porteurs bénéficiaires de ces titres ne s'empressent de les vendre pour réaliser leur plus-value, et placer, au détriment de la rente, ces capitaux réalisés dans des emplois plus lucratifs? Que deviendait dans cette épreuve le crédit de l'État, dont le papier serait alors offert pour une somme de plusieurs milliards, et qui aurait constamment besoin d'avoir recours aux emprunts?

Mais continuons notre examen. Ces 2 milliards 500 millions devant coûter 5 pour 100 d'intérêt, le compte des revenus à servir par l'État pour le rachat s'établit ainsi :

Annuité à payer aux ayants droit des compagnies d'après le revenu *net* de 1859, ancien réseau..................................	212,000,000 fr.
Intérêts de l'emprunt de 2 milliards 500 millions, au minimum, pour l'achèvement du second réseau, à 5 pour 100..............	125,000,000
Total des intérêts qui reviendraient à la charge de l'État..................	337,000,000 fr.

Par compensation, quels revenus l'État pourra-t-il retirer des chemins de fer quand il en aura pris possession? On a précédemment constaté que, par suite de la réduction des tarifs et de la suppression de certains impôts actuellement payés par les compagnies, l'État aurait à supporter sur les revenus de l'ancien réseau une perte que nous avons évaluée, au minimum, à 75 millions, ce qui réduit le produit de l'ancien réseau de 212 millions, chiffre perçu par les compagnies, à 137 millions. Quant au second réseau, bien que les sections déjà livrées à l'exploitation soient loin de produire les recettes qu'on en espérait, bien que sur ce nouveau réseau les tarifs eussent à subir une réduction analogue à celle que nous avons constatée sur l'ancien réseau, nous admettrons, avec le rapporteur de la loi de 1859, que chaque kilomètre donnera un revenu net de 7,000 francs, soit, pour 8,578 kilomètres, 60,046,000 francs. Le total des revenus que produiront les chemins de fer entre les mains de l'État s'élèvera à environ 197,046,000 francs. Ainsi le bilan, qu'on

nous permette le mot, du rachat des chemins de fer s'établit comme suit :

Intérêts de la dette inscrite pour et par suite du rachat	337,000,000 fr.
Revenus donnés par les chemins	197,046,000
Perte annuelle pour l'État	140,046,000 fr.

On le voit, entre les intérêts que l'État aurait à payer pour le rachat et les revenus qu'il retirerait des lignes rachetées, il existerait une différence de 140 millions qu'il devrait inscrire chaque année à son budget et se procurer par d'autres moyens que l'exploitation des chemins de fer. Et loin de s'atténuer par l'activité du mouvement commercial et industriel, par l'accroissement des transports, cette perte serait encore augmentée par suite d'un entraînement auquel le gouvernement ne saurait pas résister ! De tout temps l'État nous a habitués en effet à l'usage gratuit des voies de communication. Sur les chemins de fer, où la locomotion exige l'emploi d'un matériel fixe et roulant d'un prix élevé, d'un entretien difficile et coûteux, la gratuité ne saurait être absolue, parce que le monopole des transports sur les chemins de fer a pour conséquence le monopole des véhicules, ce qui n'existe pas sur les voies ordinaires, où chacun peut circuler avec les voitures et les charrettes qui lui appartiennent ou qu'il loue ; mais il n'en est pas moins à craindre que l'État ne soit entraîné à ne plus retirer des voies ferrées dont

il sera propriétaire que le revenu nécessaire à couvrir les frais d'exploitation. Le rachat des canaux, voté dans la dernière session du Corps législatif, n'est-il pas un précédent sur lequel s'appuieront plus tard les partisans de la gratuité?

Cependant l'État aura racheté les chemins en exploitation avec de la rente à 70 francs, et emprunté à 5 pour 100 pour terminer les réseaux. Ayant donc à servir les intérêts d'une dette qui ne lui donnera pas de revenus rémunérateurs pour son service, il sera obligé de combler ce déficit par une augmentation des impôts directs et indirects, c'est-à-dire de faire peser l'*impôt du transport* sur toute l'étendue du territoire. Cette aggravation des charges publiques pèsera donc sur tous les contribuables, frappera en même temps les départements qui auront des chemins de fer et ceux qui en seront privés. Dès lors l'État pourra-t-il répondre par un refus à tant de localités qui, éloignées aujourd'hui du parcours des voies ferrées, demandent qu'on en étende jusqu'à elles le bienfait? Pourra-t-il ajourner des réclamations qui s'appuieront sur ce principe fondamental de toutes nos constitutions modernes, — l'égalité devant l'impôt[1]? Non; l'État ne pourra user

1. En ce qui concerne les voies ferrées, la France est en ce moment au troisième rang quant à l'étendue kilométrique absolue des chemins construits ou simplement décrétés, au cinquième rang par rapport à l'étendue de son territoire, enfin au septième rang par rapport à sa population. Elle est de tous points dans un état d'infériorité vis-à-vis de l'Angleterre et de la Belgique.

d'aucun des arguments que les compagnies peuvent présenter : non-seulement il sera contraint de faire, au point de vue politique, justice sans délai, mais il ne pourra pas appliquer ce système ingénieux qui consiste à faire participer dans les dépenses de construction de lignes d'embranchement les départements, les communes et les villes qui les réclament, car pourquoi cette inégalité dans la distribution des faveurs publiques? Pourquoi y aurait-il deux manières de faire de la part de l'État? Aurait-il deux poids et deux mesures? Voilà ce qu'on dirait, et l'État ne serait pas seulement conduit par les conséquences de l'expropriation à faire promptement tous les chemins concédés, il serait encore obligé de pourvoir à la construction de 10,000 kilomètres à peu près de voies ferrées complémentaires. Les réseaux concédés forment 16,000 kilomètres; l'étendue des routes impériales est de 35,000 kilomètres : en supposant que les chemins de fer doivent atteindre un parcours de 26,000 kilomètres, on ne peut être taxé d'exagération. Or ces 10,000 kilomètres complémentaires, à raison de 300,000 francs [1] par kilomètre dans le système de construction actuellement en vigueur, coûteraient 3 milliards. Ces 3 milliards ajoutés aux 8 millards 472 millions, prix du rachat, et aux 8 milliards 600 millions, en chiffres ronds, déjà inscrits au grand-livre, élèveraient à plus de

1. La moyenne du coût kilométrique des chemins de fer est de 330,000 francs.

20 milliards le chiffre de la dette publique ! Voilà quel serait le résultat financier du rachat des chemins de fer par l'État.

Ce n'est pas tout : on nous permettra d'ajouter que cette permanence d'emprunts à contracter, cette augmentation forcée des impôts, peuvent, dans telle circonstance qu'il est prudent de prévoir, amener un si grand trouble dans l'économie générale de nos finances, que l'on soit obligé d'interrompre les travaux des chemins de fer, ou du moins d'en retarder l'achèvement et l'extension. On irait ainsi, par le rachat, à l'encontre des satisfactions que l'on veut donner et que l'on espère. L'œuvre tout entière pourrait être remise en question. On trouvera peut-être qu'il est dans notre sujet de rappeler à cette occasion, et pour justifier ces craintes, que l'État a mis plus de quarante ans à doter le pays du réseau tout à fait incomplet de nos canaux. Le gouvernement doit en effet comparer toujours les ressources dont il dispose avec la masse des besoins divers auxquels il doit pourvoir. Les réformes économiques et administratives qu'il essaye et qu'il médite peuvent amener dans l'équilibre du budget des modifications assez profondes pour qu'il en résulte un temps d'arrêt forcé dans l'extension qu'il voudrait donner aux travaux publics, et le progrès des chemins de fer recevrait le contre-coup des lois de prudence que nécessiteraient les soins généraux de la chose publique. Veut-on courir cette aventure? A-t-on oublié, lorsqu'on parle de remettre tous les chemins à la charge de

l'État, que le budget se discute tous les ans, que les assemblées sont mobiles, et qu'un vote émis dans un moment d'émotion peut tout arrêter?

Mais, dira-t-on, vos prévisions ne se réaliseront pas. L'État trouvera abondamment, et dans des conditions favorables, les capitaux qui lui sont nécessaires pour mener à bien la double entreprise du rachat et de l'achèvement des réseaux. Certes, si jamais l'État, donnant suite à l'idée qu'on lui prête, devenait maître des chemins de fer, nous serions le premier à lui souhaiter une prompte et complète réussite, et nous serions heureux de nous trouver en défaut sur tous les points que notre critique a essayé de mettre en lumière; mais, en supposant l'opération réussie, l'État en possession des réseaux complets de nos voies ferrées, que fera-t-il de cette précieuse acquisition? — Les chemins de fer deviendront un ministère. — Est-il de l'essence du gouvernement de se trouver mêlé à chaque instant aux affaires actives du pays, au mouvement des intérêts privés? L'exploitation, la construction des chemins de fer, réclament le concours d'un personnel accoutumé ou préparé aux expédients de la pratique des transactions industrielles, financières, commerciales et contentieuses [1], et ce personnel ne paraît réunir aucune

1. De quelle juridiction ressortiraient les affaires contentieuses avec les particuliers des chemins de fer possédés et exploités par l'État? Aurait-on affaire à la juridiction administrative, préfectorale, consulaire ou civile, ou à toutes, dans des espèces à déterminer par une série de lois nouvelles?

des conditions ni réclamer aucune des aptitudes qui seraient utiles à sa transformation en un personnel de fonctionnaires.

Cependant, l'État possédant et exploitant les chemins de fer avec une armée de fonctionnaires, les habitudes, les procédés de l'administration ne tarderaient pas à s'y implanter. Le public gagnerait-il à ce changement? Rencontrerait-il dans ce nouvel état de choses une plus sûre et plus expéditive satisfaction de ses besoins? Il est permis d'en douter; mais au point de vue des progrès à accomplir, des perfectionnements à apporter dans la construction de nouvelles voies, je ne crains pas d'affirmer que l'expropriation serait une mesure funeste. L'administration gouvernementale est en effet essentiellement conservatrice, c'est son devoir et sa mission; elle ne peut pas être militante, elle ne peut accepter le progrès qu'après de longues épreuves : elle n'a pas d'initiative, parce que l'individualité des personnes n'y ressort pas. Elle est la tradition, la conservation du progrès expérimenté et accepté. Elle régit ce qui est, elle n'a pas à prévoir ce qui peut être, car l'émulation de l'intérêt privé ne doit pas exister dans son sein. Aussi est-elle restée dans l'établissement des chemins de fer comme le notaire des compagnies : elle a rédigé et sanctionné leurs actes, elle en a laissé les conséquences à la charge des intéressés. On n'ignore pas comment, depuis 1842, son intervention s'est bornée à faire et à défaire des contrats dont, au nom de la chose publique, elle a été chargée de contrôler

et de surveiller l'exécution. Elle n'en est pas moins demeurée étrangère à tous les progrès réalisés dans cette grande industrie, à toutes les innovations qui s'y sont produites. Elles les a constatés, examinés, étudiés, appliqués après de longues épreuves; mais elle n'a pu, en leur donnant son concours, revendiquer à son avantage aucune initiative. Elle ne le pouvait pas, car son rôle, nous le répétons, essentiellement conservateur, est sûr, mais lent, utile, mais frappé d'immobilité. En d'autres termes, elle administre, mais elle ne fait pas, elle ne peut pas faire des affaires, et pour ne parler que des chemins de fer, il paraît impossible qu'elle puisse devenir un agent d'exploitation. Il faudrait néanmoins méconnaître les tendances mêmes de la nature humaine pour supposer que l'État, devenu propriétaire des chemins de fer, ne fût pas entraîné à suivre et à étendre le système qu'ont peut-être inconsidérément inauguré les compagnies elles-mêmes, lequel consiste à établir de vastes ateliers pour fabriquer les engins qui leur sont nécessaires. On peut donc voir apparaître dans le rachat l'absorption par l'État de toutes les industries qui tiennent aux chemins de fer : fabrication de locomotives, de wagons, de matériel de toute sorte, y compris la fabrication des rails et, par suite, l'expropriation des usines métallurgiques, ce dont ne seraient peut-être pas fâchés les maîtres de forges par le temps qui court. L'application et le principe de l'expropriation en matière industrielle seraient peut-être ainsi l'origine d'une révolution économique redoutable : la

substitution de l'État à toutes les industries qui puisent leur activité dans les chemins de fer, car, parmi elles, dans la situation de concurrence où elles sont, non-seulement il n'y en a pas une seule qui résistât au facile moyen de se liquider par une expropriation, mais peut-être il n'en est pas une seule qui ne sollicitât cette douce violence. Et qu'on ne dise pas que nous nous complaisons à discuter, à combattre des projets chimériques : il est de l'essence même du gouvernement de tendre à ces fins.

Déjà maître de la fabrication des armes, de l'architecture navale, de l'exploitation des forêts, des travaux publics, des tabacs, de la télégraphie, du transport des dépêches privées, auquel il vient de joindre la petite messagerie, l'État compléterait, par la reprise des chemins de fer, tout un système d'accaparement et de monopole. Les conséquences du rachat conduiraient donc à l'arrêt de tout progrès dans la construction et l'exploitation des chemins de fer. Par suite de cet esprit de conservation qui mérite à l'administration gouvernementale des reproches aussi bien que des éloges, nous avions, dans l'établissement des chemins de fer, été dépassés par l'Angleterre, l'Allemagne et la Belgique. Que serait-ce si cet esprit s'introduisait dans les rouages multiples qui concourent à faire fonctionner un chemin de fer? Où en seraient les tentatives de solutions économiques auxquelles chaque jour les compagnies consentent à leurs risques et périls? Comment, avec des budgets limités, l'État pourrait-il suffire à des dépenses

imprévues auxquelles sont sans cesse exposées les compagnies? Pourrait-il employer, sous la pression des exigences administratives, des expédients que la liberté de leurs actes met à la disposition de sociétés particulières[1]? En concentrant ce grand instrument dans une immense administration, le changement des règles établies, des formules adoptées, des types consacrés, deviendrait impossible. Les solutions économiques ne solliciteraient plus l'initiative de *fonctionnaires* qui n'auraient plus à

1. Les dépenses d'établissement applicables à l'ancien réseau s'élèvent annuellement à un chiffre très-considérable, et on peut affirmer que, si l'État administrait les chemins de fer, il ne consacrerait à l'extension des établissements et du matériel qu'une somme insignifiante, infiniment plus faible, dans tous les cas, que celle qu'y engagent les compagnies. Le gouvernement serait fondé à repousser les exigences incessantes du public, au nom de l'impossibilité d'y faire face autrement que dans les strictes limites que le budget impose à tous les services amenés au régime de l'entretien.

Sous ce rapport, le public et le gouvernement doivent se féliciter de l'administration des chemins de fer par les compagnies. — Elles seules ont l'élasticité propre à faire face aux besoins de l'industrie. Les faits apportent donc ici une démonstration opportune.

Un mélange plus intime des agents du gouvernement et de ceux des compagnies a produit des idées plus nettes sur le mérite et la tendance des travaux de ces dernières. On a reconnu que l'étude des progrès mécaniques et d'organisation qui intéressent la sécurité publique et l'économie des transports se poursuit incessamment et avec sagesse. L'administration publique a, sous ce rapport, une opinion infiniment plus favorable des compagnies que ne l'est celle du public. (*Discours de* M. Eugène Flachat, *président de la Société des ingénieurs civils.*)

se préoccuper des revenus à fournir à un capital dont la valeur s'élève ou s'abaisse suivant la prospérité de l'entreprise à laquelle il est attaché. En supposant que l'État suivît les errements des compagnies et changeât ou modifiât à certains moments les bases des tarifs, le relèvement de ces tarifs deviendrait aussi difficile que le rétablissement d'un impôt.

D'après ce qui s'est passé depuis l'organisation des compagnies, ne peut-on pas d'ailleurs prédire ce qui se passerait dans la construction des nouvelles lignes, si l'État avait à les établir? Pendant que nos voisins réduisent de jour en jour, pour leurs nouveaux chemins de fer, les frais de premier établissement, et les ont abaissés déjà de plus de moitié sur le coût primitif, nous avons vu, en France, par suite des droits de contrôle concédés à l'administration par le cahier des charges des compagnies, ce prix s'élever tous les jours. Que serait-ce s'il n'y avait pas une certaine résistance des intérêts privés à cette tendance? Et ne peut-on pas appréhender que cette progression singulière dans le prix de la construction ne se produise aussi dans les frais de l'exploitation? Nous aurions cependant tort d'insister sur ce dernier point, car il est à notre connaissance personnelle que, parmi les meilleurs esprits et les plus intéressés dans la question, l'opinion que l'État ne pourrait pas remplir le rôle d'un exploitant semble prévaloir. Dans l'hypothèse du rachat des chemins de fer (on ne voit pas d'autre remède aux embarras où se trouvent les compagnies), l'État, dit-on, commettrait le soin et les charges

de l'exploitation à des compagnies fermières. Ce changement ne pourrait cependant se justifier qu'autant que l'État aurait fait par le rachat une bonne opération financière ; or nous pensons avoir démontré que cette opération serait de nature à porter un coup funeste à ses finances et à son crédit. Du reste, la constitution de ces compagnies fermières ne se ferait pas sans de très-gros embarras, car, sans compter qu'il est assez difficile d'isoler actuellement dans un réseau le revenu afférent à chaque tronçon, les compagnies fermières auraient à subir les conséquences de la concurrence qu'elles seraient appelées à se faire entre elles, et elles ne trouveraient peut-être pas de capitaux pour courir l'aventure des premières épreuves. Le remaniement, l'abaissement des tarifs, les bases mêmes des contrats à établir pour l'usage des chemins, l'entretien et l'amortissement du prix du matériel et de la voie, l'unité de redevance à fixer, tous ces éléments nécessaires à la constitution des compagnies fermières sont encore autant d'inconnues qui laisseraient de grands risques à courir. Je ne crois pas en outre que l'exploitation des compagnies ait encore formé un personnel assez considérable pour constituer l'élément industriel des associations diverses et nombreuses qui devraient s'organiser pour prendre à bail les lignes fractionnées des chemins de fer.

Nous avons essayé de démontrer ou plutôt de faire comprendre qu'en rachetant l'usufruit des concessions, c'est-à-dire une propriété qui doit un jour lui revenir, l'État ferait une déplorable opération financière, et que

personne ne trouverait dans ce changement la satisfaction que l'on espère y rencontrer. Nous ne croyons pas que des compagnies fermières vinssent en aide à l'État dans les difficultés financières qu'il aurait assumées, et que ce changement dans la forme des compagnies donnât aucun résultat favorable à la chose publique. Que l'on nous permette encore une dernière considération. Par le rachat des chemins, l'esprit d'association, qui est le grand principe civilisateur de notre époque, serait atteint dans la plus grande œuvre qu'il ait créée, et il ne se relèverait pas de ce coup funeste. Tout ce qui reste encore à faire avec son aide, et ne peut se faire sans lui, avorterait infailliblement, car c'est une étrange erreur de penser qu'en débarrassant la situation économique de l'œuvre qui est à la charge des compagnies de chemins de fer, l'esprit d'association qui a fondé ces compagnies prendrait un nouvel essor dans une direction nouvelle. Les exemples des autres pays démontrent que l'on ne porte pas atteinte au principe de la liberté en matière industrielle sans que la nation, entravée dans son initiative, n'ait à souffrir dans sa prospérité. La Russie, l'Autriche et la Belgique elle-même[1] avaient fait de la construction et de l'exploitation des chemins de fer une œuvre gouvernementale, et tant que ce système a prévalu, l'activité industrielle de ces contrées a été paralysée, l'esprit d'association ne les a pas vivifiées.

1. Le revenu des chemins de fer exploités par l'État en Belgique n'atteint pas 4 pour 100 de l'argent qu'ils ont coûté.

Du jour, au contraire, où elles ont abandonné ce système, où des compagnies ont été substituées à l'État, on a vu, même en Belgique, où le gouvernement ne possède qu'une faible portion des voies ferrées, les affaires industrielles de toute nature s'organiser, se développer et se multiplier. Les causes financières qui ont amené la Russie et l'Autriche à vendre leurs chemins ont eu sans doute une influence considérable sur leur économie générale ; mais c'est l'intervention des intérêts privés dans l'organisation industrielle, commerciale et financière de ces deux empires, c'est cet acte d'émancipation qui leur permettra de développer tous les germes de prospérité qu'ils renferment. Et c'est au moment où nous pouvons constater les grands bienfaits produits par cette énergique puissance de l'association libre des capitaux en Russie, en Autriche, en Espagne, en Italie, en Portugal, en Suède et jusqu'en Égypte, que l'on voudrait en détruire en France la plus éclatante manifestation [1] !

Non, les chemins de fer doivent rester aux mains des compagnies, et nous n'avons plus maintenant qu'à exposer les idées dont l'application pourrait, à notre avis, rendre leur tâche plus facile et leur assurer les moyens de l'accomplir.

M. Bartholony, président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer d'Orléans, a, dans un écrit déjà cité, fait ressortir que les compagnies

1. Il est inutile de citer l'Angleterre et l'Amérique.

pourraient succomber sous le poids des emprunts qu'elles ont à contracter pendant dix ans. C'est là véritablement la question. Au lendemain de la paix de Villafranca, alors que tout le monde pouvait penser que la situation politique ne serait plus troublée, M. Bartholony a proposé que l'État, prêtant son crédit aux compagnies, empruntât pour elles : il espérait que le coût de leurs emprunts serait normalement abaissé par cette substitution. On a vu que le crédit de l'État n'échappe pourtant pas plus que celui des compagnies aux conséquences des crises financières, témoin le taux de l'emprunt pour la guerre d'Italie et la négociation des obligations trentenaires. Depuis la publication du *Simple exposé de quelques idées financières et industrielles*, les événements politiques extérieurs ne semblent pas pouvoir permettre que le gouvernement dispose, en faveur des compagnies de chemins de fer, des ressources dont il peut avoir besoin pour lui-même, surtout lorsque la crise que subissent les recettes du Trésor par suite de la réforme économique met en question l'équilibre même de notre budget. Néanmoins cette preuve publique de la sollicitude de M. Bartholony pour les intérêts qu'il administre est un indice bien significatif du péril qu'ils peuvent courir et de l'urgente nécessité où l'on se trouve de résoudre le problème qu'ils posent.

On ne peut pas en effet laisser les compagnies emprunter au hasard des événements et peser constamment, par leurs besoins, sur l'ensemble de toutes les opérations financières et industrielles du pays. C'est

donc à diminuer le taux et l'importance de leurs emprunts que doivent tendre tous les efforts que l'on aurait à faire pour mettre les chemins de fer dans une situation normale.

La première mesure à prendre pour rétablir l'équilibre dans leur existence serait de refondre les cahiers des charges afin de diminuer les frais de construction du nouveau réseau. A quoi bon, sur des lignes destinées à donner un revenu brut de 15,000 francs par kilomètre, conserver l'obligation de construire une double voie inutile[1]? Pour un trafic plus que double, la ligne du Midi fonctionne provisoirement avec une seule voie; dans les mêmes conditions, la grande compagnie des chemins de fer autrichiens produit 35,000 francs par kilomètre. Avec les nombreux perfectionnements apportés dans la construction des locomotives, on pourrait adopter des rampes plus fortes, qui seraient franchies sans augmentation notable des frais d'exploitation, des courbes à plus petit rayon, admettre enfin en principe des conditions de premier établissement moins dispendieuses, qui feraient de la construction du nouveau réseau, sans nuire le moins du monde à la sécurité de la circulation, une œuvre réellement industrielle et non plus une œuvre de luxe. Les renseignements que nous avons pris à cet égard auprès des hommes les plus compétents nous permettent d'affirmer, sans crainte

1. Le rapport de la loi de 1859 présenté au Corps législatif estime le revenu des 8,578 kilomètres à 15,000 francs bruts par kilomètre, ou à un revenu net de 7,000 francs.

d'être démenti, qu'à l'aide de ces diverses modifications. on pourrait réaliser une économie de 100,000 francs environ par kilomètre, soit plus de 800 millions sur la totalité du réseau à construire. L'emprunt de 2 milliards 500 millions à contracter par les compagnies se trouverait ainsi réduit à 1 milliard 700 millions, c'est-à-dire que les compagnies, au lieu de 250 millions par an pendant une période de dix ans, ne demanderaient plus au crédit que 170 millions.

La seconde mesure, plus importante encore, consisterait à donner à une industrie qui représente une portion si notable de la fortune mobilière du pays des moyens de crédit qui lui fussent propres, de telle façon qu'elle ne fût plus obligée pour s'alimenter de puiser aux mêmes sources que l'État, les départements, les communes, les villes, le commerce et le reste de l'industrie.

De la situation actuelle, qui force tous ceux qui ont besoin de recourir au crédit à se servir des mêmes procédés, à frapper pour ainsi dire aux mêmes portes, il résulte, sur le marché des capitaux, une concurrence qui, en élevant incessamment les exigences des détenteurs, sème la défiance, paralyse les affaires, met le travail et la production industrielle dans une dépendance absolue, et conduit, quand un grand intérêt public est en jeu, à concevoir et à préconiser des remèdes empiriques, comme celui de l'expropriation des chemins de fer par l'État, pour résoudre des difficultés qui viennent de la pénurie de nos moyens de crédit. Depuis que la

France forme partout à la fois des entreprises qui semblent l'avoir condamnée aux travaux forcés, on peut dire que rien n'a été organisé en vue de suffire au déploiement de cette activité fébrile. Cette grande et incessante dépense de vie exigeait cependant qu'on lui fournît les moyens de satisfaire aux nécessités de son exubérance. La richesse du pays remuée en tous sens, refondue, dénaturée, ne peut pas suffire par son mouvement propre à alimenter tous les besoins créés par cette transformation qui s'accomplit sous nos yeux. Le crédit, qui est l'élément indispensable pour que le présent puisse travailler en vue et au profit de l'avenir, le crédit n'a pas porté dans ses combinaisons la même largeur que le travail, et ce manque d'équilibre entre la consommation du capital et les besoins qui le sollicitent de toutes parts a engendré la situation actuelle, véritable maladie du corps social, où des parties saines et robustes que n'atteint plus la circulation sont exposées à périr de besoin et d'inanition.

Cette insuffisance des anciens moyens de crédit exige la création d'instruments nouveaux et particuliers à certaines entreprises. La nécessité paraît en avoir été démontrée au gouvernement et au Corps législatif, lorsque, dans la dernière session, ils ont remanié les statuts de la Société de crédit foncier. En effet, cette institution a été dotée de toutes les facilités propres à favoriser dans Paris l'industrie du bâtiment, qui, par sa constitution spéciale et ses habitudes, ne pouvait faire un appel direct aux capitaux; le Crédit foncier va lui ser-

vir d'intermédiaire. Le concours qu'il avait déjà prêté à la Société immobilière de Paris, qui n'aurait pu trouver directement, sans de grands sacrifices, les ressources dont elle avait besoin, semble avoir été le point de départ des modifications introduites par la loi. Cet exemple, qui, mieux que toutes les théories, indique la voie où nous entraîne la force des choses, n'est-il pas significatif, et en évitera-t-on les conséquences? L'industrie des chemins de fer n'est-elle pas aussi importante que celle du bâtiment dans Paris?

La première de nos propositions aurait pour résultat, en dégrevant les compagnies de certaines charges, de réduire le chiffre de leurs emprunts à 1 milliard 700 millions, soit à 170 millions par an. Un établissement de crédit qui absorberait tous ces emprunts permettrait sans aucun doute aux compagnies de les émettre au taux de leurs premières émissions, qui était de 340 francs par obligation de 500 francs, donnant 15 francs d'intérêt, ce qui représente de la rente à 68 francs. Dans cet état de choses, l'économie faite par les compagnies abaisserait le chiffre total des emprunts à 1 milliard 500 millions environ, ce qui ne ferait plus que 150 millions à demander annuellement au crédit au lieu de 250 ou 300.

Les compagnies font actuellement une recette annuelle de près de 400 millions. On peut estimer qu'elles ont ou auront avant peu (en supposant les frais d'exploitation maintenus à 45 pour 100 de la recette brute) un revenu net de 220 millions. Emprunts annuels de 150 mil-

lions, revenus nets annuels de 220 millions, le rapprochement de ces deux chiffres ne fournit-il pas les éléments d'une constitution de crédit? Avec un capital de garantie considérable et la ressource des recettes nettes des compagnies, ne peut-on pas concevoir le fonctionnement régulier et pratique d'une institution soutenue par la confiance du public? Ne voit-on pas dans la création de ce vaste réservoir de numéraire, alimenté à tous moments par la perception des revenus des chemins de fer dans toutes les parties de la France, ne voit-on pas dans l'organisation de cette puissance les moyens de suffire à la négociation et à l'écoulement dans de bonnes conditions, pendant une période décennale, d'un emprunt annuel de 150 millions?

Oui, c'est là, dans l'utilisation de cette force produite par les compagnies elles-mêmes et qui s'éparpille tous les six mois dans le payement de leurs intérêts et dividendes (intérêts et dividendes qui, se capitalisant, vont pour la plupart, à chaque nouvel emprunt des compagnies, se replacer sur ces nouvelles valeurs à des conditions de plus en plus onéreuses pour elles), c'est là que doit se rencontrer, sans gêne pour l'État, sans expropriation forcée, sans trouble dans notre économie industrielle, la solution des embarras inextricables qui mettent en question l'existence même des compagnies et l'achèvement de leur œuvre.

Nous croyons savoir qu'une proposition dans ce sens, après un premier examen fait par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, a été

transmise au ministre des finances. Quelles que soient les circonstances, les compagnies de chemins de fer embrassent trop d'intérêts, une somme trop considérable de travail, pour que le gouvernement puisse les laisser livrées à leur propre fortune et à leurs embarras. Il n'est donc pas surprenant qu'il étudie toutes les solutions qu'on lui propose et qu'il ait accordé une attention particulière à celle qui permettrait de résoudre le problème sans engager sa responsabilité, et même en la dégageant, car si les dépenses de construction des nouveaux réseaux diminuaient, et si les compagnies empruntaient normalement à de bonnes conditions, la garantie d'intérêt donnée par l'État resterait nominale. C'est donc à l'organisation d'une institution de crédit spéciale pour les chemins de fer qu'il serait à désirer que l'opinion publique se ralliât. Parmi les diverses propositions qui ont été faites, elle est la seule qui paraisse mettre d'accord les intérêts et les principes.

Une feuille anglaise, l'*Economist*, parlant de l'extension que l'on veut donner aux opérations du Comptoir d'escompte de Paris, raillait, il y a quelque temps, la France sur la pénurie de ses moyens de crédit, qui empêchait, disait-il, la division du travail et le développement de toutes les richesses du pays. Il citait avec complaisance la multiplicité et la diversité des banques en Angleterre et rappelait avec satisfaction le capital de 1 milliard 63 millions qu'elles représentent[1]. Les insti-

1. Banques particulières, capital 388 millions; — banques

tutions de crédit en France sont bien loin d'atteindre ce chiffre, et cependant nous pouvons dire que nous possédons une masse de valeurs fiduciaires aussi considérable que celle qui existe en Angleterre. On estime que les valeurs qui sont négociées à la Bourse de Londres représentent un capital de 32 milliards 225 millions, et nous ne croyons pas être taxé d'exagération lorsqu'en constatant que la dette de l'État et nos chemins de fer forment déjà le chiffre de 13 à 14 milliards, nous affirmerons qu'avec les emprunts des villes, des départements et des communes, avec les compagnies d'assurances, de mines, de ponts, de gaz, les compagnies financières étrangères, etc., la France peut compter à l'heure présente, sans s'occuper de ce qu'elle a encore à émettre, un chiffre au moins égal de titres mobiliers. Et rien n'a été organisé pour suffire au mouvement et à l'accroissement de cette richesse! Les institutions de crédit qui ont été fondées depuis quelques années n'ont jusqu'à présent servi qu'à *créer* ces valeurs fiduciaires, et n'ont en elles rien de ce qui constitue des instruments de crédit propres à suppléer momentanément à l'insuffisance du numéraire et du capital! En d'autres termes, le crédit industriel et commercial semble exister dans les diverses institutions dont l'*Economist* constatait l'impuissance; mais le crédit financier, celui qui serait établi en vue d'aider à la circulation et à l'accroissement de la fortune mobilière du pays, de ne plus rendre cette

d'Écosse et d'Irlande, 318 millions; — banques d'Angleterre, 367 millions.

fortune tributaire et esclave du métal monnayé, ce crédit-là reste à fonder.

La question posée par l'extension et l'achèvement des chemins de fer peut et doit être l'occasion de cette création. Les emprunts faits par l'État pour le compte des compagnies sont impossibles ; le rachat serait désastreux, nous croyons l'avoir démontré. D'un autre côté, le pays a un absolu besoin de jouir au plus tôt de ces voies perfectionnées de communication, qui donnent naissance, par suite d'une répartition incomplète, à la plus choquante inégalité dans les conditions de la production agricole et industrielle. Que l'on organise donc pour les compagnies un instrument de crédit qui leur permette de se suffire à elles-mêmes, sans compromettre ni leur passé, représenté par toutes leurs valeurs en circulation, ni leur avenir, lié étroitement à la prospérité du pays tout entier. C'est par cette innovation seule que peuvent s'achever sans trouble les chemins de fer concédés ; c'est par elle seule que pourra s'organiser la construction d'un troisième réseau de lignes d'embranchement. Si au contraire la situation actuelle des compagnies n'est pas profondément modifiée, si on leur conserve des cahiers des charges onéreux sans profits, si on les laisse abuser des emprunts, non-seulement leur crédit en subira une atteinte irrémédiable, mais encore elles en arriveront à l'impuissance d'accomplir leurs engagements et à une crise dangereuse pour tous les intérêts qu'elles représentent.

Octobre 1860.

LA BANQUE DES CHEMINS DE FER

ET LE TROISIÈME RÉSEAU

Nous prendrons la liberté de rappeler maintenant que le ministre des travaux publics, ainsi qu'en témoigne la lettre insérée au commencement de ce volume, a mis à l'étude les projets que nous avons exposés. Il nous reste désormais à les résumer dans une formule générale et définitive. La discussion leur a donné plus de netteté; on a pu suivre le travail de leur élaboration; ils se sont modifiés et complétés peu à peu. Il faut les revêtir d'une forme pratique, nous emparer des questions qu'ils ont résolues et les appliquer.

Nous avons établi que le monopole effectif de la Banque de France n'était pas un monopole légal; les lois en vertu desquelles son privilége est exercé en four-

nissent l'irrécusable preuve[1]. Une concession aussi exorbitante qu'un monopole ne peut pas être, en effet, le résultat d'une simple interprétation de la loi. Si cette concession n'est pas explicitement et catégoriquement accordée, on a le droit et le devoir de la contester, de la dénier, surtout si, comme dans le cas qui nous occupe, elle est exploitée par de simples particuliers, des actionnaires, qui sont ainsi en possession d'une des plus importantes portions du domaine public. Non! le privilége exclusif d'émettre des billets de circulation tenant lieu de monnaie ne peut pas être aliéné par l'État au profit de quelques particuliers. C'est un bien domanial dont le droit public ne peut pas permettre que l'on se dessaisisse à l'avantage d'une institution unique formée par une association de capitaux privés, que l'on pourrait appeler une entreprise de crédit par ana-

1. La loi du 9 juin 1857, portant prorogation du *privilége* de la Banque de France, s'exprime ainsi :

« Art. 1er. Le PRIVILÉGE conféré à la Banque par les lois des « 24 germinal an XI (22 avril 1806) et 30 juin 1840, dont la durée « expirait le 31 décembre 1867, est prorogé de trente ans et ne « prendra fin que le 31 décembre 1897. » — Le *privilége*, on le voit, est constitué par les lois des 22 avril 1806 et 30 juin 1840, et ce privilége n'avait pas empêché l'établissement des *neuf* banques indépendantes qui existaient avant 1848. Il n'y a donc pas monopole; du reste, j'ai fait appel aux souvenirs de quelques députés qui ont voté la loi de 1857, et ils m'ont tous affirmé que la question du monopole ayant été posée dans la commission, elle a été résolue négativement. (Voir aux *Notes et Renseignements* les lois relatives à la Banque de France.)

logie avec les directions des monnaies qui ne sont que des entreprises de battage de pièces d'or et d'argent. Mais le gouvernement, qui monopolise, pour des motifs faciles à comprendre, le frappage de la monnaie métallique, s'est-il jamais interdit de multiplier les hôtels des monnaies, et ne voit-on pas que, s'il avait accordé un monopole pour émettre des billets de banque, lesquels sont une émanation de sa souveraineté, puisqu'ils sont assimilés aux titres métalliques qui portent son empreinte, il se serait laissé exproprier par une collection d'individus du droit qui constitue le pouvoir souverain lui-même ? On pourrait cependant excuser sinon justifier l'État si, en consentant à cette dépossession, il avait créé un instrument de crédit qui satisfît complétement à tous les besoins du pays, ainsi qu'il prend l'engagement et le soin de le faire lui-même lorsqu'il se réserve le monopole de certains approvisionnements et de certaines entreprises. — Mais nous n'hésitons pas à dire que la Banque de France est impuissante à remplir cette mission que la force des choses lui a donnée. Nous traitons la question plus loin, dans l'article intitulé : *les Crises financières et l'organisation du crédit en France*; nous y renvoyons le lecteur; il y trouvera développées toutes les raisons à l'appui de ce jugement.

Pour ne pas sortir de notre sujet, nous nous bornons donc à constater en principe que le monopole de la Banque de France n'existant pas et ne pouvant pas exister, il n'y a aucune objection de *droit* qui puisse

s'élever contre la création d'une *Banque des chemins de fer* émettant, concurremment avec la Banque de France, des billets de circulation, *remboursables à vue et au porteur.*

Nous avons précédemment fait remarquer que ce nouveau papier de circulation étant appelé par sa nature même à se mouvoir parmi les entrepreneurs, fournisseurs, employés de chemins de fer, etc., etc., les solidarités qu'il créera autour de lui assureront son crédit. Mais, outre les conditions avantageuses dans lesquelles il se produira, je veux établir qu'il présentera des *garanties intrinsèques* peut-être supérieures à celles que présente le billet de la Banque de France lui-même. Car ce qui constitue la valeur du billet de banque, c'est qu'il est remboursable, à vue et au porteur, en numéraire, c'est-à-dire en une autre valeur dont le titre est invariable et qui est le moyen universel d'échange et de circulation. Le numéraire lui-même n'est une valeur indiscutable que parce qu'il sert au payement de tous les objets de consommation journalière quels qu'ils soient, qu'il est accepté par tout le monde, que son emploi est constant et illimité. Voyons donc dans quelles conditions fonctionnerait comme valeur effective le billet remboursable à vue et au porteur de la Banque des chemins de fer.

On ne peut pas contester que le prix du transport ne constitue une valeur véritable, aussi réelle et aussi constante que le numéraire. Le prix du transport du voyageur ou de la marchandise se règle en numéraire. Or

l'élément du transport est permanent et perpétuel; quels que soient les événements, les chemins de fer ont et auront toujours à percevoir des prix de transport; il ne peut pas ne pas y avoir de recettes sur les chemins de fer. Donc, si le billet de la Banque des chemins de fer sert à payer des prix de transport, on peut dire qu'il sera perpétuellement et indéfiniment garanti par plus de 500 millions de recettes annuelles, et qu'étant échangeable à chaque instant au bureau de toutes les gares, tout individu qui en sera porteur aura la certitude *de l'utiliser lui-même ou de pouvoir le céder continuellement pour sa valeur intrinsèque*, puisqu'il sera partout et sans cesse échangeable contre un prix de transport équivalent de personnes ou de marchandises. Ceci ne me paraît pas discutable, c'est un élément de crédit et de circulation qui a manqué au billet de banque ordinaire; c'est une garantie qu'il n'a pu et qu'il ne peut pas présenter. Cependant ce n'est pas sur cette base seule que reposerait le billet de la Banque des chemins de fer; il reposerait encore sur un encaisse de 200 millions qui formerait, ainsi que nous l'avons demandé, le capital de la Banque, sur les versements de recettes en numéraire faits par les compagnies, et enfin sur la vente des obligations que la Banque serait autorisée à émettre et dont le produit alimenterait constamment sa réserve métallique. Ces moyens d'approvisionnement de numéraire manquent à la Banque de France. Elle n'a jamais rien à vendre; aucune partie de son portefeuille n'est négociable, aucune ne peut lui servir

à accroître ses ressources ou à faire des réserves dans les circonstances opportunes. Lorsqu'elle a besoin d'espèces, elle est obligée, pour se les procurer, de s'adresser à des intermédiaires et d'employer des expédients en dehors des prévisions des lois qui la régissent. Elle ne peut ni vendre ses rentes, ni exécuter ses déposants dans les moments critiques, ni négocier les effets que contient son portefeuille, car ils pourraient lui être représentés le lendemain à l'escompte, et ces opérations tueraient son crédit et seraient contraires à ses statuts.

Mais la Banque des chemins de fer ayant à sa disposition l'émission de ses propres obligations substituées à celles des compagnies, son organisation serait meilleure que celle de la Banque de France puisqu'elle aurait la faculté d'émettre, à côté de son billet à vue, un titre à longue échéance, remboursable par amortissement, et qui servirait à alimenter son encaisse.

Il n'est pas, je crois, nécessaire de s'étendre davantage sur cette combinaison ; elle présente des responsabilités et contient, à notre avis, des éléments de succès et de prospérité qui tiennent à son essence même, et qu'il sera profitable de mettre en œuvre. Résumons-les. Les principes constitutifs de la Banque des chemins de fer seront : 1° l'émission de billets de circulation remboursables à vue et au porteur; (nous avons vu sur quelles responsabilités diverses et indiscutables elle s'appuierait) ; 2° l'émission d'obligations en remplacement de celles que lui remettraient les compagnies et

remboursables dans les mêmes termes. Arrêtons-nous un moment sur les conditions auxquelles devraient se faire ces négociations à longue échéance.

Dans l'état actuel des choses, la nécessité où sont les compagnies d'emprunter à des époques fixes et quelles que soient les circonstances, cette nécessité nuit à la négociation de leurs emprunts et les leur fait contracter à un taux élevé, nous l'avons déjà dit plusieurs fois. Si les compagnies avaient eu la faculté de se procurer de l'argent lorsque leurs titres étaient en faveur, nul doute qu'elles n'eussent pu le faire à un taux avantageux qui aurait largement compensé une perte d'intérêt sur des capitaux dont elles n'avaient pas l'emploi immédiat, par le bénéfice qu'elles auraient réalisé en vendant leurs obligations avec une plus-value qui aurait pu varier de 50 à 80 francs par obligation. En d'autres termes, quand la faveur faisait atteindre à leurs obligations le prix de 330 et 340 francs, s'il leur avait été permis d'en vendre au delà de leurs besoins du moment, elles n'auraient pas été contraintes, plus tard, à donner ces mêmes titres à 260 et 270 francs. Mais le gouvernement n'ayant pas sur la gestion financière des compagnies, confiée à leurs Conseils d'administration, les droits de contrôle qu'il s'est réservés pour la construction et l'exploitation, il est seulement intervenu, au nom de l'intérêt général, dans la fixation de leurs budgets de dépenses et n'a pas dû leur permettre d'augmenter leur encaisse au delà des prévisions de leurs besoins annuels. Cependant, s'il créait sous sa surveil-

lance, et par son initiative, une institution de crédit qui aurait, suivant l'état du marché et sans limitation de sommes, la faculté d'émettre des titres auxquels est attachée sa garantie, il réaliserait, à notre avis, une des meilleures innovations qui puissent être introduites dans notre organisation de crédit. Nous disons *innovations,* car jamais, dans aucun temps ni dans aucun pays, il ne s'est rencontré une industrie aussi considérable et présentant des garanties aussi diverses et aussi sûres que celles des chemins de fer, tels qu'ils sont organisés en France, pour servir à la constitution d'un instrument de crédit sans précédents. Il serait utile de le créer, lors même qu'il ne donnerait satisfaction qu'à cet ordre d'idées; car n'aperçoit-on pas l'avantage qu'aurait pour la chose publique la fonction d'un instrument qui pourrait, dans les moments où l'argent serait abondant, en recueillir pour des sommes importantes et à des prix avantageux, et qui servirait ainsi à former une réserve pour les moments difficiles? Nous n'avons aucun établissement qui soit en mesure de réaliser un pareil progrès. Ce progrès lui-même paraîtrait utopique si les responsabilités présentées par la constitution des compagnies, les énormes revenus qu'elles perçoivent et les garanties dont elles jouissent ne le rendaient praticable. Et combien est-il souhaitable qu'il s'accomplisse! Ne voit-on pas, en effet, dans la situation actuelle des choses, l'État, les grandes entreprises industrielles, enfin tout ce qui est dépendant du crédit, n'y avoir recours que lorsque leurs

ressources sont épuisées et être contraints de le solliciter lorsque tout ce qui sert à la distribution de ce crédit est ébranlé? L'État n'emprunte-t-il pas toujours dans les moments critiques? N'est-ce pas au milieu des crises politiques et financières qu'on cherche toujours des prêteurs? Mais les détenteurs de capitaux sont exigeants dans ces circonstances, et, comme on ne peut pas se soustraire à leurs exigences, on grève le présent et l'avenir de charges accablantes.

Une institution qui aurait des ressources et un fonds social suffisants pour autoriser la circulation de billets à vue et au porteur, circulation assise en outre sur les recettes d'une industrie sans cesse productive, ne deviendrait-elle pas, si elle avait la faculté d'émettre, suivant l'état du marché, des titres à longue échéance, cet approvisionneur de capitaux dont nous démontrons la nécessité?

On mettrait ainsi en pratique la théorie du baron Louis sur les emprunts. Emprunter à court terme à 7, 8, 9 et même 10 pour 100, cela ne lui paraissait pas dangereux, mais il aurait voulu pouvoir n'emprunter à long terme que dans les circonstances favorables et dans des conditions avantageuses. On a rappelé cette opinion dans les discours qui ont été prononcés au Corps législatif, à propos de la conversion facultative du 4 1/2 pour 100. Eh bien! la Banque des chemins de fer serait appelée à réaliser pour cette grande industrie la théorie que le baron Louis aurait voulu appliquer aux finances publiques. La circulation des billets à vue et rembour-

sables au porteur de cette Banque *lui permettrait d'attendre les occasions favorables pour vendre ses titres à long terme,* et dans ces occasions elle pourrait, nous le répétons, *faire provision de capitaux* pour les moments difficiles.

Mais entrons plus avant dans les détails. Les émissions de cette Banque consisteraient donc en deux titres, le *billet* et l'*obligation :*

Le *billet* à vue et au porteur, dont la circulation serait naturellement proportionnée à l'encaisse et à l'émission d'un autre titre à longue échéance qui s'appellerait *obligation de la Banque des chemins de fer.*

Ce *billet à vue et au porteur* aurait pour garantie :

1° Le capital argent de la Banque;

2° Les recettes en numéraire des compagnies;

3° L'encaisse produit par la vente des obligations de la Banque;

4° La faculté pour le porteur d'échanger constamment ce billet contre un prix de transport équivalent.

L'*obligation de la Banque des chemins de fer* aurait pour gages et répondants :

1° Le capital actions des compagnies;

2° L'obligation des compagnies à laquelle elle se substituerait;

3° La garantie générale du minimum de 4 fr. 65 pour 100 d'intérêt accordée par l'État à chaque compagnie en particulier.

On a dû pressentir que la première condition de ce système devait être *la souscription à forfait et à un*

prix déterminé par la Banque des chemins de fer, de *toutes* les obligations à émettre par les compagnies. Ne peut-on pas dire que les compagnies étrangères, dont les budgets ne sont pas annuellement limités par l'autorité, ont en quelque sorte ce privilége de profiter des circonstances favorables pour émettre leurs valeurs et qu'il est temps de leur créer une concurrence légitime[1]? En octroyant à une institution française le droit de se présenter constamment et en même temps qu'elles sur le marché, on éviterait l'émigration à l'extérieur d'une somme énorme de capitaux qui ont bien souvent fait défaut à nos propres besoins. Cependant, si la constitution de la Banque des chemins de fer lui donnait la faculté de profiter de toutes les occasions favorables pour vendre ses obligations, et qu'elle fût par ses émissions de billets à vue en situation d'attendre ces occasions, ne peut-on pas ajouter que l'absorption des titres des compagnies par un établissement qui en gouvernerait les émissions aurait pour effet immédiat d'élever leur prix? — Il ne nous paraît pas téméraire de croire que ce système mis en pratique ne tarderait pas à rapprocher le cours des obligations de celui du 3 pour 100, *et ainsi serait détruit l'obstacle qui s'oppose à l'ascension du cours de la rente.* Nous signalerons à ce sujet ce qui s'est passé à l'occasion de la conver-

1. N'a-t-on pas vu, dans le mouvement occasionné par la conversion, une compagnie étrangère profiter de la circonstance pour jeter sur le marché trente ou quarante mille obligations?

sion facultative du 4 1/2 pour 100 en 3 pour 100. Les capitaux qui n'ont pas pu rester sur la rente se sont portés sur les obligations de chemins de fer. On les a recherchées avec un empressement tel que certaines personnes pensaient les voir revenir au cours de 330 et 340 francs, ce qui représente de la rente 3 pour 100 à 67 ou 68 francs, et si on n'avait pas su que les compagnies avaient indispensablement besoin d'en faire souscrire dans les six premiers mois de l'année, il était naturel de croire, en effet, qu'elles se seraient rapprochées du taux de la rente. L'élévation du prix des obligations étant, à mon avis, le seul moyen d'empêcher qu'elles ne nuisent aux fonds publics, ce n'est que par l'absorption de ces titres au moyen d'un seul établissement devenu maître de les écouler dans les moments opportuns, que ce résultat sera obtenu. Je ne saurais trop insister sur cette heureuse conséquence de la création de la Banque des chemins de fer.

J'ai indiqué, dans les statuts que j'ai eu l'honneur d'adresser au ministre des travaux publics, comment cette combinaison conduirait au remplacement des obligations actuelles des compagnies par des obligations de la Banque des chemins de fer. Cette Banque encaissant, ainsi que nous l'avons dit précédemment, toutes les recettes des compagnies, serait chargée du service des titres et de leur garde, du payement des intérêts, dividendes, etc., etc.; elle serait, en un mot, le caissier et le banquier de toutes les compagnies. Sous ce rapport encore, elle est réclamée par tous les intéressés.

Mais voyons maintenant comment fonctionnera vis-à-vis du second et du troisième réseau cette Banque des chemins de fer.

D'après le rapport à l'appui du projet de loi présenté en 1861 au Corps législatif pour un commencement d'exécution du troisième réseau, il reste encore à la charge du second, avec les concessions éventuelles qui sont devenues définitives depuis 1859, une dépense de 2 milliards à faire dans une période de 7 à 8 ans.

A quelles combinaisons pourrait donner lieu cette énorme dépense?

Les chemins concédés à *titre définitif*, en y comprenant les lignes de la Savoie et de Nice, ont une étendue de 14,970 kilomètres. Il reste encore à construire à peu près 5,000 kilomètres qui doivent, d'après les évaluations officielles, coûter 2 milliards, soit 400,000 francs le kilomètre. Ainsi, la commission nommée par le ministre pour étudier la construction de chemins à bon marché a une très-importante mission à remplir, puisque ce chiffre de 400,000 francs est supérieur de 70,000 francs par kilomètre à la moyenne de 330,000 francs à laquelle ressort le prix kilométrique des voies actuellement en exploitation, d'après les documents officiels publiés par l'administration des ponts et chaussées.

Ne doit-on pas raisonnablement espérer qu'une révision prompte et bien entendue des cahiers des charges pour l'achèvement du second réseau doit abaisser la moyenne de son coût kilométrique à 300,000 francs,

ce qui est déjà bien cher? Si la commission peut faire une œuvre efficace, elle doit aboutir à ce résultat. Je le considère donc comme acquis[1].

Une économie de 100,000 francs par kilomètre sur 5,000 kilomètres abaisse de 500 millions la dépense prévue de 2 milliards et la ramène à 1,500 millions[2]. Mais sans vouloir préjuger ce que l'on pourrait exiger des compagnies pour que leur capital-actions fût mis en rapport avec leur capital-obligations, les engagements qu'elles ont pris à cet égard diminuent encore ce chiffre de 300 millions, comme suit :

La compagnie de Lyon a encore à négocier :	
107,000 actions à 800 francs, soit...	Fr. 87,600,000
La compagnie du Midi :	
12,000 actions à 700 francs, soit....	8,400,000
Enfin la compagnie d'Orléans a à émettre 440,000 actions à 500 francs, soit...........................	220,000,000
Total.....	Fr. 316,000,000

On peut donc considérer que les emprunts pour le second réseau ne s'élèveront pas à plus de 1,200 millions à réaliser en 8 ans, soit 150 millions par an.

1. Voir, à ce sujet, aux *Notes et Renseignements*, l'extrait du rapport d'une commission précédemment formée dans le même but, par le ministre des travaux publics, en 1851.

2. Voir le devis dans l'article intitulé : *Solution de la question des chemins de fer*, et dans les *Notes et Renseignements* l'article sur *les Chemins écossais*.

La Banque des chemins de fer étant organisée avec un capital de 200 millions, la prudence la plus effarouchée ne s'alarmerait sans doute pas de lui voir émettre une somme de billets à vue égale à son capital. Pendant deux ans, donc, cette banque suffirait, sans la moindre difficulté, aux besoins des compagnies. Dans cet intervalle elle pourrait émettre, peu à peu, sans pression de nécessité, conséquemment sans précipitation et au mieux de ses intérêts, ses propres obligations, et asseoir ainsi, par une accumulation de ressources, son existence dans des conditions d'utilité et de prospérité incontestables.

Mais si la création de la Banque des chemins de fer doit être salutaire au point de vue des capitaux nécessaires à l'exécution du second réseau, il me reste à signaler le bien qu'elle fera en favorisant l'établissement de nouvelles lignes.

Il y a à se préoccuper grandement dans cette question des appréhensions qu'inspirent les conséquences du contrat passé entre le gouvernement et les six grandes compagnies lors des conventions de 1859. On n'a pas oublié qu'aux termes de ce contrat il doit y avoir, à partir de 1865, deux comptes distincts pour le premier et le second réseau. Les dangers que pourra présenter ce mode de comptabilité, qui ne permettra plus de mettre, sans un contrôle rigoureux, au compte de premier établissement certaines dépenses inhérentes à l'exploitation, et qui laissera le second réseau livré à ses propres ressources, ces dangers et ceux qui en découlent parais-

sent menacer à la fois les dividendes des compagnies et l'État lui-même qui verra peut-être la garantie du minimum de 4 fr. 65 pour 100 d'intérêt qu'il leur a accordé devenir effective. Les discussions qui ont eu lieu lors du vote de la loi de 1859 doivent être présentes à tous les esprits; l'opinion qu'elles ont laissée, c'est que le second réseau ne donnera pas de produits rémunérateurs, puisque son revenu moyen n'est officiellement estimé qu'à 15,000 francs par kilomètre. En conséquence, le Trésor court le risque de couvrir tous les ans un déficit dans les recettes de ce réseau, et si les compagnies empruntent à un taux onéreux et supérieur à 4 fr. 65 pour 100, on appréhende que les dividendes de l'ancien réseau ne soient à leur tour compromis.

Toutefois, cette dernière question du taux des emprunts des compagnies nous paraît être résolue par l'institution de la Banque des chemins de fer. Mais quant aux deux autres difficultés, qui reposent toutes les deux sur l'insuffisance probable des revenus, ce n'est que par la construction du troisième réseau qu'on les résoudra. On n'a pas pu, en effet, dans les statistiques, prévoir l'accroissement de transport qu'amèneraient ces voies supplémentaires qui viendraient se souder aux lignes principales. Cependant le tribut apporté aux grandes artères, par les quelques tronçons du second réseau récemment mis en exploitation, a eu une grande importance dans le rendement kilométrique général, et on doit espérer que le troisième réseau produirait les mêmes résultats. Je suis dès lors porté à croire que sa

construction importe beaucoup à la prospérité du second réseau, dont il est appelé à améliorer considérablement les conditions de rendement. L'intérêt de l'État et des compagnies nous semble donc, contrairement peut-être à des opinions préconçues, se rencontrer pour pousser à une prompte exécution de ces nouvelles lignes dont l'exploitation est destinée à conjurer les éventualités défavorables auxquelles exposent solidairement (l'État et les compagnies) la loi de 1859 et les règles de comptabilité applicables à dater de 1865.

Il nous reste à examiner comment ce troisième réseau pourrait être organisé.

Si mes renseignements sont exacts, l'administration n'aurait pas de système très-arrêté pour cette organisation. Elle voudrait elle-même entreprendre les chemins dans les conditions de la loi de 1842, c'est-à-dire exécuter aux frais de l'État les terrassements, travaux d'art, etc., etc.; mais les crédits dont elle dispose à cet effet sont bornés et seront peut-être encore réduits. On peut donc prévoir un ajournement indéfini de ces nouvelles lignes; mais lors même que leur établissement marcherait à souhait, il faudra toujours trouver des compagnies qui prennent à leur charge ces exploitations et fournissent des capitaux pour armer ces chemins du matériel fixe et roulant. Dans l'*exposé de la situation de l'empire*, qui a été distribué aux grands corps de l'État, on a dit qu'il s'était présenté plusieurs sociétés pour obtenir les concessions récemment votées. Mais est-il vrai que l'administration pose à ces sociétés des

conditions qui ne permettent pas qu'elles puissent se constituer ? Ainsi on dit que l'administration en acceptant les soumissions se réserve néanmoins de mettre après leur dépôt les chemins en adjudication. On ajoute encore qu'elle soulève des objections contre l'avénement de compagnies distinctes qui seraient composées d'éléments provinciaux. En effet, il a été répondu (d'après ce qu'on rapporte) aux fondateurs de compagnies locales qui apportaient des souscriptions et des subventions départementales : « Le gouvernement entend faire lui-même à ses frais ces nouvelles lignes; il s'en occupe très-activement, et n'a aucunement besoin des efforts ou du concours des contrées intéressées. »

Dans cet ordre d'idées, la limitation des crédits extraordinaires devant être désormais une vérité, l'opposition qui est faite à la formation de compagnies locales, et les conditions de concurrence que l'on impose à des entreprises dont les chances aléatoires sont fort précaires, doivent produire deux effets bien certains : le premier, d'ajourner indéfiniment, ainsi que nous l'avons dit plus haut, la construction du troisième réseau ; le second, de livrer, au fur et à mesure de sa lente exécution, son exploitation aux six grandes compagnies.

Mais le gouvernement concédant les lignes du troisième réseau aux six grandes compagnies, voyons, au point de vue des intérêts généraux, ce qui doit en résulter.

Nous avons dit plus haut que nous espérions voir

descendre à 300,000 francs, à l'aide des modifications qui seront apportées au cahier des charges, le coût moyen kilométrique du second réseau. Les compagnies ne pourront pas, en effet, réaliser sur le coût primitif des économies considérables, car elles sont engagées à suivre jusqu'au bout les conséquences du système de construction et d'exploitation qui a servi à l'établissement du premier réseau. L'assiette de la voie, le poids du matériel fixe et roulant, jusqu'à un certain point les proportions des courbes, des pentes et rampes, doivent être maintenus; tout doit être uniforme dans un ensemble aussi lié dans toutes ses parties. Le progrès économique ne sera donc pas atteint par des modifications ou des extensions apportées aux concessions actuelles, et elles ne seront ramenées qu'à un bon marché relatif. Mais si l'État entreprend dans les conditions de la loi de 1842 le troisième réseau pour le concéder aux six grandes compagnies, il va, c'est évident, l'administration des travaux publics n'en sera peut-être pas fâchée, être forcé de le construire sur le type du second réseau, c'est-à-dire dans des conditions qui maintiendront son prix de revient à 300,000 francs par kilomètre.

Or, aux termes de la loi de 1842, les deux tiers de cette dépense incombant à l'État, le troisième réseau coûtera au trésor 200,000 francs le kilomètre, et les compagnies auront à dépenser 100,000 francs par kilomètre pour armer les voies du matériel fixe et roulant. D'après les informations les plus exactes, il n'est pas pos-

sible que les frais d'exploitation des grandes compagnies soient inférieurs à 10,000 francs par kilomètre; si le troisième réseau donne 15,000 francs de recette brute, il restera aux compagnies un produit problématique de 5,000 francs pour payer les intérêts d'un emprunt de 100,000 francs.

Nous disons *produit problématique* parce que, quelque peu élevé que soit ce chiffre de 15,000 francs de revenu brut kilométrique, il est probable que les grandes compagnies ne l'atteindront pas, tandis qu'au contraire les petites compagnies pourraient le dépasser. Nous ne serons pas taxé d'indiscrétion, en effet, en constatant que les administrations colossales ne se donnent pas beaucoup de tracas pour accroître des recettes qui, représentant un total énorme, peuvent supporter les frais de beaucoup de fausses manœuvres, tandis que les petites administrations sont contraintes à beaucoup d'économie et à beaucoup de zèle. Pour ne pas entrer dans des détails à cet égard, nous nous bornerons à répéter ce que tout le monde dit, que les grandes compagnies exploitent administrativement, tandis qu'elles devraient exploiter *commercialement* et industriellement. — Le système des fusions a eu pour conséquence de détourner l'administration des chemins de fer de son but commercial, au détriment des intéressés et du pays. Sous prétexte de détruire ce qu'on a appelé les états-majors et de diminuer les frais d'exploitation, on les a augmentés, car la direction et la surveillance d'une entreprise qui a 1,500 kilomètres de

parcours et doit en avoir davantage étant impossibles par une autorité centrale, cette surveillance et cette direction ont dû être déléguées sur plusieurs points, et les frais généraux se sont élevés en raison de la multiplicité croissante des *responsabilités* éparpillées sur les lignes. Je crois donc que la statistique prouverait que les fusions ont accru les états-majors au lieu de les diminuer. Les résultats du système sont plus connus en ce qui concerne le revenu net des lignes confondues. Il n'est pas possible de fournir d'exemples chez nous, parce qu'il ne s'est pas encore trouvé une grande ligne qui n'ait ses comptes d'exploitation compliqués de ses comptes de construction, mais nous en rencontrons en Angleterre un très-mémorable. Avant leur fusion, les lignes de *Londres à Birmingham*, du *Grand Junction* et de *Liverpool à Manchester*, exploitées séparément, produisaient 10 pour 100 de revenus à leurs actionnaires; aujourd'hui la grande compagnie qui tient tout le réseau a de la peine à distribuer 5 pour 100.—Cet exemple démontre combien il est désavantageux d'étendre au delà de certaines limites la direction active d'un chemin de fer. — Livrer l'exploitation du troisième réseau aux six grandes compagnies qui exploitent mal le premier et le second, ce serait donc porter préjudice à la fois à leurs actionnaires et aux intérêts du public qui ne trouverait dans cet envahissement de leurs priviléges aucune satisfaction. Par toutes ces considérations, je conclus que l'exploitation du troisième réseau doit être *indépendante et fractionnée*.

Et voici, si le troisième réseau est construit et concédé dans des conditions *indépendantes*, les avantages qui en ressortiraient pour les intérêts généraux du pays. L'opinion des hommes les plus compétents est que le coût kilométrique du troisième réseau ne doit pas excéder 200,000 francs par kilomètre[1]. La commission

1. Le gouvernement vient de manifester le désir d'étudier les moyens d'établir les chemins de fer du troisième réseau dans des conditions plus approchées de ce que permettent les ressources qu'ils présenteront en trafic. Le budget de l'État, quelque facilement grossi qu'il puisse être par l'emprunt, qui n'est qu'une anticipation sur l'impôt, ne suffirait pas à l'importance des sacrifices que le présent doit faire pour solliciter l'activité de production du pays, par l'extension des chemins de fer. On veut s'approcher, pour la dépense, plus près de la mesure des servitudes à attendre. De cette façon on atteindra plus tôt et plus économiquement le but, qui est de faire pénétrer les chemins de fer sur tous les points du territoire où le sol est très-producteur, et où la population est active et suffisamment agglomérée.

C'est déjà beaucoup que le gouvernement ait implicitement reconnu qu'en fait de chemins de fer il ne faut pas s'arrêter à un type unique et invariable, celui qui est consacré par le cahier des charges, également unique, qui en règle pour le pays tout entier les dispositions, et qu'il peut être utile d'étudier s'il y a lieu d'en accepter d'autres.

Puisse-t-il sortir de cette grave enquête la plus grande somme de liberté d'initiative! Qu'à partir du petit chemin de mine ou d'usine avec sa voie de 75 centimètres, ses courbes de 10 à 12 mètres de rayon, sa traction par des bœufs, des chevaux ou des locomotives, le gouvernement accueille toutes les propositions, les discute, en ne cherchant à les rapprocher du type actuel que là où un intérêt général, patent et immédiat, sera engagé.

Disc. de M. E. Flachat, présid. de la Soc. des ingénieurs civils.

des chemins à bon marché aura sans doute sur ce point une ample satisfaction, si, comme nous en avons la confiance, son questionnaire, que nous reproduisons plus bas, reçoit des réponses satisfaisantes[1].

Mais si le troisième réseau, parce qu'il sera indépendant, est construit à raison de 200,000 francs par kilomètre, on peut immédiatement l'entreprendre et exonérer le Trésor d'une dépense de plus de 100,000 fr. par kilomètre. Car, au lieu de laisser l'État l'entreprendre dans les conditions de la loi de 1842, on serait

1. CONSTRUCTION DE CHEMINS DE FER.

81. Jusqu'à présent, les compagnies concessionnaires des chemins de fer ont été généralement autorisées à n'exécuter les terrassements que pour une seule voie; mais on leur a imposé l'obligation d'acheter les terrains et de construire les ouvrages d'art pour deux voies. Convient-il de continuer à suivre cette règle, ou serait-il plus à propos de n'acquérir d'abord les terrains et de ne construire les ouvrages d'art que pour une seule voie? La dépense totale de construction du chemin de fer, après la pose de la seconde voie, serait ainsi augmentée; mais d'un autre côté on économiserait, au moment de la première construction, une somme importante dont les intérêts cumulés compenseraient, au moins en partie, cette augmentation. Ne peut-on pas admettre que l'on obtiendrait souvent, par ce moyen, une économie sur la dépense définitive?

82. Dans le cas où il serait reconnu qu'il est à propos de ne construire les ouvrages d'art que pour une seule voie, devrait-on cependant acquérir les terrains pour deux voies, eu égard à ce qu'il n'en résulterait généralement qu'une faible augmentation de dépense?

83. Les nouveaux chemins de fer à construire ne devant avoir, pour la plupart, qu'une importance secondaire, doit-on les considérer comme devant, sauf un petit nombre d'exceptions, être tou-

dans ce cas en situation de combiner ses efforts avec ceux que sont disposés ou que seraient poussés à faire les départements, les communes et les villes intéressées. On sait que l'Alsace a pris l'initiative de ces combinaisons, et il a été souvent question de leur donner suite. On doit donc espérer que la réunion de ces efforts pré–

jours, ou du moins pendant très-longtemps, exploités sur une seule voie, et par suite n'y faire l'acquisition des terrains et la construction des ouvrages d'art que pour une voie?

84. Sur les chemins de fer à une seule voie, convient-il d'établir des voies de garage ailleurs que dans les stations? Quelle doit être, en général, la longueur des voies de garage, par rapport à la longueur totale du chemin?

85. Le mode actuellement suivi pour les expropriations a-t-il eu souvent pour effet d'élever considérablement la dépense des indemnités de terrains, sur les chemins de fer?

86. Quel moyen y aurait-il lieu d'employer pour remédier à cet inconvénient? Conviendrait-il d'introduire, dans la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, quelque disposition nouvelle? Ou devrait-on faire intervenir les départements et les communes dans le payement des indemnités de terrains?

87. Quel maximum doit-on admettre, sur les nouveaux chemins de fer à établir, pour l'inclinaison des pentes et rampes?

88. Le maximum d'inclinaison une fois déterminé, quelle est la plus grande longueur sur laquelle on puisse l'établir, sans l'interrompre par des paliers ou par des pentes ou rampes d'une inclinaison moindre?

89. Quelle limite doit-on admettre pour l'inclinaison des pentes et rampes dans les souterrains?

90. Quelle limite doit-on admettre pour l'inclinaison des pentes et rampes dans les stations?

91. Quel est, eu égard aux conditions actuelles d'établissement du matériel roulant, et aux perfectionnements les plus récents

parerait une subvention de 100,000 francs par kilomètre aux nouvelles lignes. En supposant que l'État accordât 50,000 francs, le Trésor gagnerait 150,000 francs par kilomètre sur la dépense qu'il sera obligé de faire pour remplir les conditions de la loi de 1842. Mais si les nouvelles lignes ont une subvention de

apportés à la disposition de ce matériel, le minimum que l'on peut admettre pour le rayon des courbes, sur les chemins de fer?

92. A quelle limite de vitesse correspond ce minimum de rayon?

93. Y aurait-il de l'inconvénient à faire usage, dans le service ordinaire des trains, d'un matériel articulé?

Répondre séparément pour les locomotives et pour les wagons.

94. Paraît-il possible d'arriver à construire un matériel de locomotives et de wagons qui puisse, dans le service habituel des chemins de fer, circuler sur des courbes de 100 mètres de rayon?

Jusqu'à quelle limite de vitesse cette circulation serait-elle possible sans danger?

95. Indiquer approximativement l'économie qu'il serait possible de réaliser dans la construction des chemins de fer, si le minimum de rayon des courbes, qui jusqu'à présent, en France, a été généralement de 300 mètres, pouvait, sans danger pour la circulation, être abaissé à 200 ou à 100 mètres?

96. Quel minimum peut-on admettre pour le rayon des courbes situées dans les stations ou à leurs bords?

97. Y a-t-il des cas où les dimensions en largeur et hauteur, jusqu'à présent fixées par les cahiers des charges pour les souterrains, soit à une voie, soit à deux voies, pourraient être réduites sans inconvénient?

98. Les voies doivent-elles être construites de la même manière sur toutes les lignes de chemins de fer? Sera-t-il possible, dans l'établissement des lignes d'importance secondaire, de réaliser des économies sur cette partie de la construction?

99. Quelles simplifications pourrait-on admettre dans la construc-

100,000 francs par kilomètre, le capital à débourser par les actionnaires ou prêteurs des compagnies ne sera plus que de 100,000 francs, et ce capital aura en perspective un revenu brut kilométrique de 15,000 francs [1]. L'exploitation de ces lignes étant comptée à 50 pour 100 de la recette, il restera donc un revenu aléatoire de 7,500 francs, soit 7 1/2 pour 100 pour un capital de 100,000 francs, et ce revenu aléatoire présentera encore plus de chances favorables, par l'intervention de la Banque des chemins de fer; car nous croyons pouvoir affirmer que la Banque prêtant en obligations la moitié des 100,000 francs que devraient se procurer les compagnies, ce prêt ne leur coûterait pas plus de 4 1/2 pour 100.

Voici, avec cette hypothèse, comment se répartirait le revenu net de 7,500 francs.

2,250 fr.	Soit 4 1/2 pour 100 sur 50,000 fr. d'obligations, à raison de 340 fr. l'obligation à peu près.
5,250	Soit 10 1/2 pour 100 sur 50,000 fr. d'actions.
7,500 fr.	

tion des bâtiments des stations, pour en diminuer la dépense? Conviendrait-il, sur les nouveaux chemins de fer, de ne construire que des bâtiments provisoires?

100. N'y aurait-il pas lieu de recourir à des moyens de traction spéciaux et exceptionnels, pour franchir le faîte des hautes montagnes? (*Questionnaire relatif aux conditions d'exploitation et de construction des chemins de fer.* — Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.)

1. Voir, page 67, les mots *Exploitation à une voie.*

On le voit, dans ces conditions, sans grever, au contraire, en dégrevant le budget de charges énormes, qu'il ne pourrait prendre qu'avec des délais fort longs; en présentant des avantages qui assureraient la coopération de nombreux capitaux, on rendrait le troisième réseau exécutable sans délai. Contrairement donc à ce que semblerait désirer l'administration, je crois que si l'on veut exécuter le troisième réseau, il faut absolument favoriser l'organisation de compagnies locales, recueillir et associer les efforts et les sacrifices que les intéressés sont disposés à faire. Toutefois ces efforts et ces sacrifices ne peuvent s'accomplir que si l'on crée un instrument de crédit qui, par son fonctionnement, permette de présenter aux capitaux des chances aléatoires séduisantes, c'est indispensable ; car, avec les perspectives restreintes de revenu qu'offre le troisième réseau, même avec une garantie d'intérêt de 4 fr. 65 pour 100 et les travaux faits par l'État, la situation des affaires ne permet pas de compter pour l'entreprendre sur ce que j'appellerai le public général, car ce public peut placer ses capitaux sur des actions de chemins exploités qui produisent de 6 à 6 1/2 pour 100, sur des obligations qui donnent plus de 5 pour 100. Les nouvelles entreprises sont en outre concurrencées par les chemins de fer étrangers qui distribuent un intérêt fixe de 6 pour 100 pendant leur construction, lequel intérêt va même jusqu'à 8 pour 100 par suite de combinaisons particulières comme celles qui ont été appliquées aux chemins Portugais. On ne donne en France que 4 pour 100 d'intérêt pendant la construc-

tion. Dans cette situation des choses, les promoteurs et banquiers de sociétés de chemins de fer en France ne pouvant plus espérer le bénéfice de l'émission de titres avec une plus-value, on a essayé des combinaisons qui, pour les rémunérer de leurs peines et soins et de leur participation, les associaient aux chances favorables que présentait une entreprise générale des travaux et des fournitures. Mais ce procédé a été fort critiqué et vient d'être condamné officiellement par le conseil d'État. L'administration ne sanctionnera plus à l'avenir les marchés à forfait pour travaux et fournitures. Dès lors, toutes les chances de profits leur étant enlevées, les banquiers, sollicités de toutes parts par des affaires très-avantageuses, n'accorderont pas leur concours à la construction du troisième réseau de nos chemins, si sa constitution financière ne présente pas des conditions pour ainsi dire exceptionnelles. — Ces conditions ne peuvent être fournies que par la combinaison dont nous avons donné les calculs et par une coopération active et personnelle des intérêts provinciaux : c'est ce que nous allons expliquer maintenant en nous emparant des faits qui se sont déjà produits.

Lorsqu'une contrée veut obtenir le vote d'un chemin de fer, les conseils généraux, les conseils municipaux, les villes s'engagent à payer des subventions; on organise des souscriptions locales; les plus zélés prennent des engagements pour céder les terrains dans de bonnes conditions; tout le monde fait du dévouement. Mais lorsque l'État a concédé le chemin, ce beau feu

ne tarde pas à s'éteindre. Les subventions, les sacrifices et quelquefois même les souscriptions s'évanouissent. Car l'opinion, revenant sur elle-même après avoir obtenu satisfaction, réclame bientôt que l'État accorde, aux départements oubliés jusqu'alors dans la distribution de ses largesses, des faveurs égales à celles dont ont profité les autres parties du pays. Toutes les charges que les communes, les départements ou les villes avaient promis de s'imposer finissent donc toujours par retomber sur l'État. Pourtant, le succès étant obtenu, il arrive que ceux qui l'avaient amené par leur influence et leur travail, voyant que ce sont presque toujours des personnes étrangères à leurs départements qui vont en profiter, deviennent des antagonistes de l'entreprise qu'ils ont contribué à faire éclore et de laquelle ils sont exclus. Alors les concessionnaires sont menacés de courir, au milieu des hostilités de la contrée même où est sise leur concession, les chances les plus défavorables, et ces prévisions contribuent encore à éloigner de ces affaires la plupart des hommes prudents. Cependant, si l'État, confiant à un établissement public *un rôle qu'il ne peut pas remplir lui-même,* le constituait entre lui et les intérêts provinciaux, comme un intermédiaire chargé de recevoir, d'apprécier et de conserver les engagements qu'ils seraient disposés à prendre, en accordant à ces intérêts la juste part d'influence qui leur revient, ne profiterait-on pas de ressources devenues très-essentielles à l'accomplissement de projets bien difficiles pour ne pas dire impossibles à réaliser?

Nous allons développer notre pensée :

Nous supposons que la question des chemins de fer à bon marché (à 200,000 francs le kilomètre) est résolue, et que la Banque des chemins de fer est créée. Une compagnie se forme pour demander la concession d'une des lignes du troisième réseau ; elle vient réclamer l'appui financier de la Banque des chemins de fer.

Après une étude faite par un conseil d'ingénieurs pratiques de son choix, des devis et des statistiques présentés par la compagnie, la Banque dit : « Je participerai à la formation de votre capital en souscrivant une somme de... en obligations, au prix de..., à condition :

« 1° Que vous obtiendrez concurremment de l'État, des départements, des communes et des villes, une subvention de... représentant un chiffre de... par kilomètre ;

« 2° Que les propriétaires expropriés recevront, en payement de leurs expropriations, des obligations de la Banque des chemins de fer à un prix de... ;

« 3° Que les principaux entrepreneurs et fournisseurs recevront aussi en payement une certaine quantité de ces mêmes obligations à un prix déterminé, ainsi que cela a eu lieu pour les chemins de fer étrangers ;

« 4° Enfin, que vous apporterez ou que vous vous procurerez pour le surplus du capital une souscription d'actions qui le complétera. »

Ces conditions étant remplies, la Banque se chargera :

1° De fournir à la compagnie, au fur et à mesure

de ses besoins, les sommes provenant des obligations qu'elle aura souscrites; 2° du service financier et du service des titres de la compagnie; 3° enfin, pour parer aux inconvénients que le gouvernement croit devoir résulter d'administrations diverses, pour faciliter les relations avec le ministère des travaux publics, pour permettre que le siége social de ces nouvelles compagnies soit établi aux lieux mêmes où elles auront leur existence, la Banque des chemins de fer sera officiellement investie du pouvoir de représenter auprès de l'administration supérieure les diverses sociétés qui se formeraient. Mais ce que la Banque des chemins de fer donnera surtout, c'est son patronage moral à des entreprises sur lesquelles *elle n'aura pas à faire pour son compte des opérations de spéculation.*

Ainsi seraient résolues, à notre avis, les difficultés diverses, tant financières qu'administratives, qui s'opposent à la construction de nouvelles voies ferrées aussi utiles à la prospérité des compagnies actuelles qu'à celle du pays lui-même.

L'intervention de la Banque des chemins de fer est d'autant plus nécessaire, il est d'autant plus urgent de concentrer, *autour d'une institution et d'une idée,* les efforts dispersés qui combattent pour faire entreprendre le troisième réseau, que les grandes compagnies, il faut bien le dire, ne veulent pas qu'il s'exécute, desservant en cela, à notre avis, leurs propres intérêts; mais enfin elles font à toutes les sociétés qui se présentent une opposition acharnée. Isolés les uns

des autres, sans communication entre eux, les intérêts froissés dans cette lutte ne rencontrent aucune protection dans l'administration supérieure, qui, n'ayant à faire nettement prévaloir aucun principe, sert le *statu quo* en formulant à chaque instant des promesses qu'elle ne pourra pas tenir, et en prenant des engagements verbaux que le budget des travaux publics ne ratifiera pas. Les grandes compagnies, sous prétexte de se préserver des concurrences, pour étendre leur puissance, pour que l'on ait tous les jours de plus en plus à compter avec elles, sont disposées à demander toujours de nouvelles concessions, comme elles l'ont fait en 1857, sauf à dire deux ans après, comme il leur est arrivé en 1859, qu'elles ne peuvent pas tenir leurs engagements; que le crédit, les finances publiques, la fortune mobilière du pays tout entière réclament qu'on les exonère aux dépens du Trésor, etc., etc. Le pays se laissera-t-il donc toujours exploiter par les accaparements ? Nous venons de défendre les compagnies, à propos du *rachat,* et nous pouvons avoir le droit de blâmer ce qui, dans leur conduite, est préjudiciable au bien public. Eh bien! nous n'hésiterons pas à dire que l'esprit qui les anime est fatal à la prospérité générale. Mais cet esprit, qui veut fonder des monopoles sur le dos de l'État, n'est pas seulement triomphant dans les conseils d'administration des compagnies de chemins de fer, nous le rencontrons dans toutes les sociétés qui représentent de grandes associations de capitaux. Il a constitué partout

où il l'a pu des monopoles; il veut en former tous les jours de nouveaux. — Il faut réagir virilement contre lui, si on ne veut pas que la fortune mobilière de la France continue d'être gérée au gré de peut-être une douzaine de personnes. — La création de la Banque des chemins de fer, en mettant une institution active entre l'administration des travaux publics et les compagnies actuelles, doit être le signal d'une nouvelle organisation libérale du crédit en France, et nous allons maintenant dire comment ce progrès pourrait être complété.

LES CRISES FINANCIÈRES

ET

L'ORGANISATION DU CRÉDIT EN FRANCE

SITUATION GÉNÉRALE DES AFFAIRES.
LA BANQUE DE FRANCE.

Le retour périodique des crises financières depuis quelques années appelle l'attention sur les causes qui produisent ces grandes perturbations dans l'économie générale des affaires. Les accidents politiques et les appréhensions qu'ils font naître ne semblent pas suffisants pour expliquer ces troubles profonds, qui apparaissent d'une façon presque normale, ainsi qu'un phénomène naturel que rien ne saurait conjurer. La politique peut en effet diminuer le travail par les inquiétudes qu'elle occasionne, déprécier les valeurs mobilières,

dont les revenus sont atteints par les temps d'arrêt imposés à l'activité publique et par le malaise qui pèse sur tous les esprits ; mais la situation financière de l'État et l'action qu'exerce sur les affaires commerciales et industrielles du pays l'organisation du crédit peuvent déterminer le retour de ces crises redoutables au milieu même du calme le plus complet. De ces deux graves influences, la situation financière de l'État et l'organisation du crédit, c'est la seconde qui réclame surtout notre examen ; la première a été l'objet dans la *Revue* même d'études trop complètes pour qu'il soit besoin d'y revenir[1]. Il y a au contraire quelque opportunité, en présence du rapport publié par la Banque de France sur ses opérations de 1860 et des difficultés financières toujours renaissantes, à rechercher quels sont les effets généraux produits par la concentration de tous nos moyens de crédit dans une seule institution, devenue en même temps le régulateur et le préservateur des crises. Peut-être ressortira-t-il du contraste d'une concentration si étroitement maintenue et du développement considérable de notre activité industrielle la conclusion que le meilleur moyen d'éviter de nouvelles perturbations financières serait dans une plus large organisation du crédit.

1. Voyez les travaux de M. Bonnet et de M. Casimir Perier dans la *Revue des Deux Mondes* du 1er janvier et du 1er février 1861.

I

La découverte des mines d'or de la Californie et de l'Australie, en jetant dans le monde une quantité formidable de numéraire, a entraîné tous les peuples dans la voie des améliorations matérielles. Cette invasion de l'or avait paru un moment si menaçante que de petits États, comme la Hollande et la Belgique, se hâtèrent de le démonétiser pour éviter une crise dans la valeur des métaux d'échange. Il lui fallait donc offrir un exutoire puissant, si l'on voulait empêcher une révolution très-grave dans le prix des choses mobilières et immobilières. C'est ainsi que depuis dix ans on a entrepris et exécuté en France les travaux publics de deux générations; mais en même temps cette richesse métallique, incessamment accrue, a provoqué la création d'une quantité extraordinaire de valeurs mobilières dont la circulation et le prix étaient maintenus par l'augmentation constante des métaux précieux, auxquels se joignaient les économies qu'avait faites le pays tout entier pendant trente ans de sagesse et de repos. Cependant ces gigantesques entreprises, formées partout à la fois, nous ont peut-être conduits à ce moment critique où il faut se demander si nous n'avons point abusé de nos forces, car il semble qu'il n'y a plus maintenant équi-

libre entre la somme de nos titres fiduciaires et le capital monnayé resté au service de la circulation, et si l'on n'introduit pas une organisation nouvelle pour régulariser un état de choses nouveau, nous pouvons être condamnés aux inquiétudes financières.

Le succès qu'ont eu les appels faits à l'avidité universelle, sous la forme de ces souscriptions publiques qui procuraient un bénéfice certain à ceux qui y participaient, ont donné l'habitude de penser et de dire que la fortune de la France était inépuisable, et il n'est si grosse aventure que l'on ne soit disposé à lui faire courir sous prétexte de la développer. En y comprenant les emprunts de l'État, des départements, des communes et des villes, on ne peut cependant estimer à moins d'un milliard par an le chiffre des émissions de titres qui ont eu lieu sur le marché français depuis 1852, tant au compte de la France qu'à celui de l'extérieur. On sait, par exemple, qu'en 1860, malgré la difficulté des circonstances, il a été émis à la Bourse de Paris 2,178,618 titres, représentant à peu près 800 millions de francs. Or, comme ces émissions donnent en moyenne un emploi de plus d'un milliard par an, et que les économies du pays sont estimées au maximum à 6 ou 700 millions, il en résulte que nous avons été pendant huit ans en déficit de 3 ou 400 millions par an, et que nous avons à solder un arriéré de 2 ou 3 milliards qui ne sont pas encore entièrement payés, et qu'il faut prendre, non plus sur les économies, mais sur le capital du pays. C'est là qu'est la véritable cause de l'encombrement des

valeurs fiduciaires qui maintient les crises; mais outre l'état flottant dans lequel se trouve une partie considérable de la fortune mobilisée du pays, cette situation a encore occasionné dans la vente et l'achat des propriétés immobilières un mouvement inusité qui a augmenté les revenus de l'enregistrement, et cet accroissement extraordinaire dans les recettes du fisc a pu faire croire à une sorte de prospérité, lorsqu'en réalité ce n'était qu'une liquidation que tout le monde était contraint de subir pour satisfaire à des engagements qui dépassaient les forces de chacun[1].

Les grands travaux publics, les grands établissements propres à la fabrication des engins pacifiques et belliqueux ont constitué pour la France un impérieux besoin d'associations puissantes qui ont eu, pour représentation de leur capital, ces titres mobiliers dont le nombre entrave maintenant la marche des autres éléments du travail. Outre le changement radical que ces associa-

1. « Les droits d'enregistrement, de greffe et d'hypothèque procurent au Trésor des recouvrements qui varient selon le mouvement des affaires, le nombre et l'importance des transactions. Les résultats comparatifs de ces recouvrements permettent d'apprécier chaque année le développement de la prospérité générale du pays. En 1859, l'ensemble des droits d'enregistrement avait produit une somme de 271 millions de francs. En 1860, ces droits ont produit 301 millions de francs. L'augmentation d'une année sur l'autre a dépassé 29 millions de francs qui s'appliquent pour 7,500,000 francs à la ville de Paris et pour 22 millions de francs au reste de la France. » (Exposé de la situation de l'empire présenté au Sénat et au Corps législatif.)

tions ont apporté dans l'emploi et la manière d'obtenir des revenus des capitaux, elles ont produit un immense accroissement de la main-d'œuvre. Pour se procurer les ouvriers nécessaires aux grands travaux d'utilité publique, on en a détourné beaucoup de leurs aptitudes naturelles et de la place qu'ils devaient occuper et remplir dans l'équilibre de notre économie générale. Ce déclassement de la main-d'œuvre ne pouvait s'opérer qu'à la condition d'une augmentation de prix. Dès lors les métaux précieux rassemblés par quelques mains pour un but collectif ont dû, en principe, être employés au payement surélevé de cette main-d'œuvre dont on réclamait de toutes parts le concours. On ne paye les ouvriers qu'avec de l'argent; il a donc fallu avoir une grande quantité de monnaie métallique affectée au payement de la main-d'œuvre, et, en ne s'inquiétant pas de combler le vide qu'elle laissait dans les fonctions où elle est indispensable, on a détruit au détriment de tous l'harmonie qui doit exister dans la répartition du numéraire.

Il y a quelques années, un honorable président du tribunal de commerce de la Seine disait : « Le capital tend tous les jours à être absorbé par la main-d'œuvre. » Avant que le numéraire dépensé pour satisfaire à l'exécution des grands travaux d'utilité publique reconstitue au moyen de l'épargne un capital de placement, il se passe en effet un temps assez long pendant lequel l'émission et la circulation des valeurs sont privées de ce mode indispensable d'échange. Ce phénomène écono-

mique doit encore s'ajouter aux causes qui menacent sans cesse la situation financière, et il faut d'autant plus y prendre garde que l'opinion publique s'accoutume à voir dans l'activité des travaux publics la source de toutes les prospérités [1].

Les chemins de fer, en provoquant la création de la plus grande somme de valeurs mobilières qui ait jamais existé, ont été la cause première de cette grande faveur dont jouissent les travaux publics et des excès où le pays tout entier s'est laissé entraîner. Partout en effet où ils ont été entrepris ils ont élevé la valeur des choses, le prix du sol, et, par la concentration sur certains points d'une masse énorme d'ouvriers, le prix des objets de consommation que fournit l'agriculture. On a donc pu croire qu'ils étaient un germe absolu de prospérité, tandis qu'ils ne faisaient en réalité que donner à la richesse du pays une valeur qu'elle n'avait pas et aux éléments de sa production des débouchés qui auraient sans doute concouru au bien-être général, si en même temps la concurrence que se faisaient entre eux les consommateurs agglomérés n'avait détruit le bienfait de la circulation plus facile et plus économique des denrées alimentaires, en établissant *l'égalité du prix de ces denrées* sur tous les points du territoire. Cependant, comme les voies ferrées donnaient à une grande

1. Cette opinion paraît si bien établie que l'un des fonctionnaires les plus importants du nouveau gouvernement de l'Algérie a pu dire que « pour lui la colonisation était surtout une question de travaux publics. » Pourquoi pas d'ateliers nationaux?

quantité d'industries une activité inconnue, et qu'elles en faisaient naître de nouvelles, on a pu ne pas s'inquiéter des effets qu'en ressentait l'économie générale du pays. Lorsqu'on a vu la propriété territoriale d'un département qui, par exemple, représentait une valeur de deux milliards, s'augmenter tout à coup de 500 millions par la construction d'un chemin de fer, il a été bien permis de dire que cet agent de circulation accroissait la fortune de cette contrée. En réalité, le pays augmentait de valeur sur certains points favorisés par ce progrès, mais la plus-value qui en résultait ne donnait à la masse de la nation ni un nouveau moyen pour changer ou améliorer les conditions de son existence matérielle, ni une nouvelle organisation pour utiliser l'universalité de ses forces. C'est l'histoire d'un homme qui achète pour 250,000 francs, dans une circonstance favorable, un immeuble qu'il revend 1,500,000 francs; cet homme gagne 1,250,000 francs; mais le public, les locataires sont obligés d'augmenter leurs revenus et leurs moyens de produire pour servir à cet acquéreur d'un immeuble dont la valeur est quintuplée des intérêts proportionnels à l'élévation de ce prix : c'est cette tâche que les chemins de fer n'ont pu accomplir. Ils ont pu donner satisfaction à une grande quantité d'intérêts, ils n'ont pas créé l'abondance, ils n'ont pas accru le bien-être général, car ce bien-être ne se reconnaît que dans de plus grandes facilités données au travail dans toutes les branches et dans une plus grande aisance apportée parmi ceux qui vivent de peu. Au contraire,

l'augmentation de valeur que les voies ferrées ont procurée au pays a nécessité de plus grands efforts individuels pour obtenir un revenu qui justifiât cet accroissement de capital. Puis, lorsqu'il a été bien évident pour tout le monde et pour le gouvernement lui-même que les travaux publics, qui ne sont ordinairement que les auxiliaires de la prospérité agricole, commerciale et industrielle, étaient devenus la source de toutes les prospérités, on a vu les départements, les communes et les villes entrer simultanément et avec furie dans la voie de ces travaux, dits d'utilité générale, et les emprunts départementaux, communaux et urbains, faire appel à leur tour aux capitaux et accroître la quantité des valeurs fiduciaires qui absorbaient au fur et à mesure qu'elles se formaient les petites épargnes, employées autrefois à créer ou à développer l'industrie des particuliers.

Dès que l'État s'aperçut du danger qu'on courait à laisser se prolonger un pareil abus des ressources du pays, il se hâta de prendre des mesures restrictives contre la Bourse et le marché libre, agents de l'émission incessante et de la négociation de cette prodigieuse quantité de titres mobiliers éclos au milieu d'une effervescence que rien ne pouvait calmer. Qu'ont produit ces mesures restrictives? En détruisant le marché libre qui servait aux transactions d'une multitude de valeurs que cette disparition a rendues désormais irréalisables ou a données en proie aux usuriers, en imposant des règlements à la Bourse, dont les franchises auraient dû être étendues

en raison du besoin tous les jours plus impérieux qu'on avait de son intermédiaire, en se servant à cet effet de lois caduques et inapplicables à la situation nouvelle des affaires, on a porté un grand trouble dans les fortunes sans atteindre au but que l'on poursuivait. La loi sur les commandites, qui rend désormais impossible la formation de sociétés sous cette forme, les droits imposés sur les valeurs mobilières témoignent d'une sollicitude de préservation et de précaution tout à fait opposée à l'expansion indéfinie que l'on voulait donner à l'esprit d'association.

Je ne crois pas qu'on ait tardé à s'apercevoir que ces mesures restrictives avaient créé des embarras nouveaux sans obvier à aucun de ceux qu'elles devaient prévenir. Car il ne faut pas se dissimuler que le régime économique qui existe en France depuis dix ans a changé complétement les habitudes du pays quant à l'emploi de ses économies. La diffusion de la rente, les spéculations et le placement sur valeurs mobilières ont donné aux épargnes une direction dont il est d'autant plus difficile de les détourner qu'un tel emploi ne demande aux détenteurs aucun effort ni aucune sollicitude. Les emprunts de l'État, des villes, des départements, des communes, des grandes sociétés anonymes, donnent des revenus qui offrent des garanties surabondantes. *On peut dire sans témérité qu'il n'est plus besoin du travail individuel pour faire prospérer son argent.* Les êtres collectifs, État, villes, départements, sociétés anonymes, absorbent toutes les économies du pays, et

quand l'individu a besoin de capitaux sur un marché où des preneurs aussi sérieux, aussi responsables, se font une concurrence acharnée pour les obtenir, l'individu ne peut rien trouver, et les droits privés sont ainsi sacrifiés aux accaparements collectifs. En d'autres termes, la collectivité absorbe sans cesse ce que l'individu recueille; d'un tel régime à l'idée socialiste de la possession et de l'administration de toutes choses par l'État, le département et la commune, il n'y a peut-être pas très-loin. Cependant la prospérité d'un pays se compose du faisceau formé par toutes les prospérités individuelles, et, si le capital vient à manquer à l'individu, que deviendront les êtres collectifs qui vivent de sa prospérité?

Il est incontestable que les agents individuels de la prospérité du pays ont besoin d'être alimentés par le développement de tout ce qu'ils peuvent produire : les villes que l'on démolit réclameront un plus grand revenu lorsqu'elles seront reconstruites; l'État, qui voit tous les jours accroître ses charges et les intérrêts de sa dette, aura besoin de trouver dans les efforts du pays tout entier, pris dans la personne de tous les êtres virils et actifs qui le composent, de plus grandes et de plus sûres ressources. Comment ce résultat pourra-t-il être atteint? Sera-ce, en ce qui concerne l'État, par un remaniement de l'impôt, impôt sur le revenu, impôt progressif, augmentation de droits à percevoir sur les successions? Ces idées que l'on sème ne seraient-elles point la preuve du besoin extrême que nous avons

d'augmenter nos moyens de produire et de tirer parti de toutes nos forces matérielles et intellectuelles? — Or, si les êtres collectifs et anonymes, si les grosses entreprises, si les emprunts continuent à absorber toutes les épargnes du pays, si les individus restent sans ressources, si tout se concentre sur une seule branche de travail, si le ralentissement des productions individuelles vient à diminuer le revenu des impôts, des octrois, des entreprises de transport qui sont les instruments de notre activité industrielle, commerciale et agricole, où arrivera-t-on? On cherche les causes des crises financières et on les met presque toujours au compte de la politique; ne voit-on pas dans les faits que nous venons d'exposer des causes permanentes de désordre dans le crédit?

Ce n'est pas tout. L'abus qu'on a fait de la création ininterrompue des valeurs mobilières a eu encore d'autres conséquences. Les grands travaux publics, en concentrant dans les villes les plus importantes une foule d'ouvriers, en réclamant par conséquent une quantité plus considérable de denrées de consommation, ont augmenté le prix de ces denrées, qui se sont raréfiées aux lieux mêmes de leur production, ce qui a établi, ainsi que nous l'avons dit plus haut, par toute la France, l'égalité dans l'élévation de la valeur de tout ce qui sert à la nourriture des hommes; mais on n'a pas en même temps créé de nouveaux moyens de produire, et il n'y a que les salaires, lesquels sont le résultat des travaux exceptionnels que l'on a entrepris, qui se soient accrus

en proportion du prix de tous les objets de consommation. Cependant l'on en est arrivé à conclure de cette augmentation du prix des salaires et du renchérissement de toutes choses que le numéraire avait diminué de valeur. En même temps, par une contradiction étrange, le besoin incessant qu'on a de ce numéraire a fait élever le loyer de l'argent à un taux qu'il n'avait jamais atteint.

La capitalisation des revenus mobiliers tend à s'accroître tous les jours. Déjà le revenu des actions de chemins de fer est capitalisé entre 7 et 7 1/2 pour 100, les obligations des compagnies à 6 pour 100, la rente de l'État aux environs de 5 pour 100. Le capital industriel suit la même progression, et les chances aléatoires des entreprises commerciales et industrielles doivent s'accroître en proportion de l'élévation des revenus fixes, pendant que la concurrence et le besoin universel de travail diminuent les chances de succès. Le capital, réclamé de toutes parts, ne se donne pourtant qu'au plus offrant et dernier enchérisseur, et la plupart des valeurs qui le représentent, ne pouvant librement circuler par suite des restrictions apportées aux transactions et à une bonne répartition du numéraire, dépérissent ou s'immobilisent entre les mains du détenteur.

On a vu plus haut que la France avait été entraînée dans des engagements qui n'étaient pas en rapport avec ses forces, et que les émissions de valeurs fiduciaires de toute nature ont dépassé de 3 ou 400 millions par an le chiffre de ses économies. Le pays a donc à liqui-

der cette situation avant de rentrer dans une position normale; mais, au lieu de lui laisser le temps de mettre ordre à ses affaires, les compagnies de chemins de fer vont lui réclamer encore 250 ou 300 millions par an, sans compter les appels qui lui seront faits par toutes les administrations municipales de la France, et les sommes que le public français doit fournir dans les entreprises étrangères en cours d'exécution, chemins russes, espagnols, portugais, italiens, etc. Il nous paraît évident que, tant que l'on restera dans cette situation, il y aura un trouble permanent dans notre économie financière. Néanmoins il faut marcher. Les grands travaux d'utilité publique ne peuvent pas s'arrêter, les entreprises urbaines surtout doivent suivre leur cours, car si elles venaient à chômer, que ferait-on de cette main-d'œuvre déclassée, déshabituée des champs et des petites villes, accoutumée à une rémunération qui s'accroît sans cesse et a fait naître une multitude de besoins, de dépenses auxquelles on serait obligé de pourvoir? Quelles sont les industries, les exploitations privées qui pourraient remplacer le luxe de travail des villes et la nature de ce travail[1]?

1. Oserons-nous dire que le temps paraît être venu d'apporter un tempérament à l'effervescence des dépenses municipales? Lorsque nous avons tant et de si grands progrès agricoles et industriels à accomplir, il ne paraît pas indispensable que ces travaux extraordinaires soient continués au prix de la perturbation qu'ils concourent à produire dans notre situation financière, car ils ne peuvent se justifier que par une exubérance de richesse, et n'appor-

Où donc est le remède à cette situation? Quand un homme aux prises avec les difficultés des affaires s'aperçoit qu'il a été plus loin que la prudence ne le comportait, il s'ingénie à trouver dans le capital représenté par son intelligence et la bonne gestion de son industrie des ressources pour ainsi dire transitoires, qui l'aident à surmonter les obstacles. Ces ressources, il les rencontre dans la confiance qu'il inspire, dans le crédit qu'on lui accorde, c'est-à-dire dans le temps qu'il obtient pour atermoyer ses engagements. Le pays doit agir de même; mais, à la différence des efforts privés qui ne peuvent être que des expédients transitoires, il peut et doit saisir l'occasion qui lui est offerte de mettre ses institutions en harmonie avec les besoins permanents qui sont devenus l'essence même de son bien-être. Or, puisque les troubles apportés dans la répartition de notre richesse monétaire et la concurrence que se font

tent ni dans l'alimentation, ni dans les besoins généraux du plus grand nombre aucune économie, aucun élément de bien-être matériel, puisque au contraire ils rendent les conditions de la vie plus onéreuses. Outre le trouble qu'ils causent, ils détruisent l'équilibre dans la répartition et les conditions du travail, en sorte qu'en concentrant les capitaux et les bras sur certains points, ils y concentrent aussi les intelligences et les ambitions. Il n'échappera au jugement de personne que cette concentration appauvrit une partie du pays, forme des obstacles à la libre expansion de toutes les facultés qu'il renferme, détruit l'ordre naturel des vocations et des destinées, en sorte que l'harmonie générale de la société et la distribution utile de toutes ses forces partout où elles ont à s'employer ne peuvent plus exister.

entre eux les êtres collectifs pour l'accaparer au détriment des individus doivent être comptés parmi les grands maux de cette situation, puisque les engagements pris par le public sont supérieurs aux ressources dont il dispose, il semble démontré que la conséquence à tirer de tous ces faits, c'est qu'il faut augmenter les instruments de crédit et fournir aux individus de nouvelles ressources pour produire. Sans doute ceux qui prétendent que la fortune de la France est inépuisable répondront à ceci que toute modification à ce qui existe est inutile, et que la circulation du signe monétaire, qui varie entre 700 et 800 millions, suffit parfaitement aux besoins de notre commerce et de notre industrie, aux transactions d'un capital de plus de 20 milliards de valeurs mobilières et de plus de 20 milliards d'effets de commerce. Pourquoi alors ces brusques variations dans le taux de l'escompte de la Banque de France? Ne sont-elles pas provoquées par l'inégale répartition des capitaux monnayés, nous répétons le mot, et par les restrictions apportées dans l'émission du signe monétaire appelé à les remplacer? Et si on n'avait pas d'autant plus besoin de la monnaie et du billet de banque que la somme qu'ils représentent n'est pas en proportion des services qu'ils sont destinés à rendre, pourquoi une diminution d'une centaine de millions dans cette circulation paralyserait-elle toutes les affaires? N'est-ce pas parce qu'elle est insuffisante?

La centralisation dans une seule caisse des dépôts en numéraire empêche l'élévation du chiffre de ces dépôts,

car il n'est pas permis de croire qu'il n'existe pas en France une quantité d'or ou d'argent supérieure à celle que possède habituellement la Banque. Personne ne contestera que notre pays possède toujours en numéraire une somme supérieure aux 4 ou 500 millions qui composent ordinairement l'encaisse de la Banque de France. Cependant cet encaisse de 4 ou 500 millions est le thermomètre du loyer de l'argent, et, suivant qu'il augmente ou diminue, la marche régulière des affaires est troublée. Est-ce là une situation qui doive se perpétuer et devenir normale ? Une organisation de crédit qui a de pareils résultats est-elle parfaite? Ces 4 ou 500 millions de numéraire représentés par 7 ou 800 millions de billets n'ont-ils pas une mission impossible à remplir, puisque seuls ils sont obligés de suffire à toute la circulation des valeurs commerciales, industrielles et financières de la France ?

Tout a été changé depuis dix ans dans la constitution et les éléments de la fortune publique, et les agents de cette fortune non-seulement ne sont pas devenus plus nombreux, non-seulement n'ont pas été organisés pour cette situation nouvelle, mais ils ont disséminé leur action et leurs forces dans tous les sens, en vue d'obtenir des résultats et de donner des satisfactions pour lesquelles ils n'avaient pas été créés. Je veux dire entre autres choses que la circulation des 7 ou 800 millions de signes monétaires dont nous jouissons a été employée, pour la plus grande partie, à venir en aide à l'État, aux détenteurs de rentes et de valeurs financières, et qu'il

n'est resté à la disposition du commerce et de l'industrie, c'est-à-dire des travailleurs, qu'on nous permette le mot, que 3 ou 400 millions, somme tout à fait inférieure à leurs besoins, et qui va le devenir bien davantage par suite de la situation de lutte où les place la réforme douanière vis-à-vis de rivaux dès longtemps en possession du nerf de la guerre. Les établissements formés pour combler cette lacune, n'étant pas des instruments de crédit, ne pouvant pas augmenter le capital flottant du pays, sont incapables de remédier à cet état de choses et de combler le déficit produit par toutes les causes que nous avons énoncées[1].

1. La Banque ne satisfait véritablement que des besoins *parisiens*. On le verra plus bas dans la note sur le mouvement des affaires de ses succursales en 1860. Ce n'est un mystère pour personne en effet que son portefeuille est principalement composé : 1° de rentes sur l'État; 2° de rentes et d'actions et obligations des chemins de fer sur lesquelles elle a fait des avances; 3° de valeurs provenant du *sous-comptoir des entrepreneurs*, valeurs de circulation qui n'aident que les travaux de Paris; 4° de bons de la *caisse des travaux publics et de la boulangerie*; 5° d'effets endossés par la Société générale de crédit industriel et commercial, lesquels résultent en majeure partie de prêts et avances faits sur dépôt de marchandises et de titres d'entreprises étrangères romaines, espagnoles, portugaises, etc., par le *sous-comptoir du commerce et de l'industrie*. Dans la circulation de 750 millions de la Banque, que reste-t-il donc au commerce et à l'industrie? Comment, lorsqu'on discute devant les grands corps de l'État les questions de crédit, ne se trouve-t-il pas un homme autorisé qui demande enfin quelle est la composition *réelle* de ce portefeuille de la Banque qu'on nous représente toujours comme le thermomètre de notre prospérité commerciale et industrielle?

Ces établissements de crédit, les modifications et les extensions qui leur ont été accordées ont donné satisfaction à des idées qui en provoquaient depuis longtemps l'avénement, mais la base sur laquelle repose tout cet édifice assez hétérogène ne s'est pas élargie proportionnellement à ce qu'elle est obligée de supporter. L'augmentation du capital de la Banque de France, autour de laquelle pivotent toutes ces institutions, n'a pas pourvu à l'organisation véritable du crédit, car la Banque supporte tout le poids des innovations qui ont été faites, et elle ne peut étendre sa circulation des billets au delà d'une certaine limite. En créant le *Crédit mobilier,* le *Crédit foncier* et ses embranchements, la *Société générale de crédit industriel et commercial,* en étendant les attributions du *Comptoir d'escompte de Paris,* on a fait naître simplement de nouveaux éléments de clientèle et de nouveaux clients à la Banque de France au détriment des anciens. Cette surabondance de clientèle est un des grands embarras de la Banque, et elle doit passer son temps non pas, comme c'est l'ordinaire, à rechercher les occasions de faire des affaires pour donner de beaux dividendes, mais à se défendre contre les sollicitations qui lui viennent de toutes parts. Aussi la voyons-nous, à la première émotion qui se manifeste dans le monde commercial, à la moindre atteinte portée à sa réserve métallique, restreindre toutes ses opérations.

Cette réserve métallique est devenue le point de mire de tous ceux qui s'occupent du commerce des métaux d'échange tant à l'intérieur qu'à l'extérieur; elle est le

côté sans cesse vulnérable de notre prospérité financière, car il est permis de dire sans exagération qu'exposée sans cesse aux coups, elle est constamment à la merci de quatre ou cinq mains puissantes et des spéculateurs d'argent[1]. Cette réserve métallique, qui est l'origine de toutes nos alarmes, joue dans notre économie générale un rôle d'autant plus redoutable que rien ne peut la défendre contre les atteintes qui lui sont portées. Et cependant son influence n'est pas légitime, le rôle même qu'elle remplit est faux. Si le gouvernement constituait demain une réserve de grains qui devînt, par ses variations, le régulateur du prix du blé, comme la réserve métallique de la Banque est le régulateur du prix du numéraire, croit-on que la spéculation ne pourrait pas à chaque instant faire artificiellement varier la taxe du pain? Et si l'on accorde que ce privilége d'un magasinage qui ne représenterait en réalité qu'une minime partie des céréales contenues dans les greniers particuliers serait un véritable danger public, pourquoi ne remarque-t-on pas qu'au point de vue du numéraire ce

1. « Je ne conçois clairement dans les opérations de la Banque que l'escompte, et j'attribue la dernière crise de cet établissement, la plus forte qu'on ait éprouvée depuis Law, à ce que l'escompte a été mal fait. Un même banquier a eu la faculté de se faire escompter jusqu'à 7 ou 8 millions, tandis qu'aucune maison ne devrait avoir un crédit plus fort que 900,000 francs ou 1 million. On devrait surtout s'interdire l'escompte des billets de circulation... » (L'empereur Napoléon Ier au conseil d'État, séance du 27 mars 1806, discussion du projet de loi sur la Banque de France).

danger est permanent avec la constitution de la Banque de France[1]? N'a-t-on pas vu en effet, il y a trois ans, par suite de la diminution de cette réserve fatidique, l'escompte de la Banque s'élever au taux inconnu de 10 pour 100 et retomber trois mois après à 3 pour 100? Il n'y avait donc pas de vérité dans la panique qui avait provoqué une si extraordinaire manifestation de crainte; mais elle a révélé les dangers que présente la centralisation du crédit. C'était sous l'émotion d'une crise parisienne et de la Bourse de Paris que ces brusques mesures de préservation avaient été prises; le reste de la France, qui en ressentait le funeste contre-coup, ne les avait en rien provoquées, car aucun sinistre commercial ou industriel ne vint heureusement les justifier. Que conclure de cette histoire d'hier? C'est que le privilége exclusif de la Banque de France n'est plus en rapport ni avec la situation, ni avec les besoins du pays.

S'il fallait de cette vérité une preuve plus récente, les déterminations prises, en 1861, par cette institution pour amortir le contre-coup de la crise anglaise et amé-

1. D'après les statistiques officielles, le mouvement des exportations et des importations d'or depuis dix ans se solde en faveur de la France par un accroissement final de *un milliard sept cent quarante et un millions en or*. Les perturbations causées par la diminution apparente de nos métaux d'échange ne sont donc pas justifiées; mais comme la puissance du numéraire n'a pas de contre-poids dans une organisation de crédit assez large pour lutter avec lui, il fait la loi au travail et met tout sous sa dépendance.

ricaine ne démontrent-elles pas qu'elle est dans une situation fausse, et qu'il faut, *dans son propre intérêt*, qu'elle soit désormais préservée autrement que par les restrictions qu'elle apporte à son œuvre? Les circonstances ont changé sa mission; on a créé entre la France et les autres pays, par cette concentration de nos ressources en une seule main, une solidarité qui réjouit certains économistes, mais qui en réalité n'a pas sa raison d'être. Nous tendons à devenir, mais nous ne sommes pas encore un pays de grand commerce. La meilleure preuve que nous puissions en donner, c'est que nous exportons peu de numéraire. Notre fortune monétaire s'est accrue de près d'un milliard huit cent millions d'or depuis dix ans; mais cette exubérance de richesse en métaux précieux a été et est journellement absorbée, ainsi que nous l'avons déjà dit, par les immenses travaux que nous avons entrepris. Si nous souffrons des crises monétaires, c'est que le métal monnayé n'a pas de concurrents dans les emplois nombreux où il nous est nécessaire; son importance lui vient de l'effervescence de nos transformations matérielles à l'intérieur et pas du tout des besoins de notre commerce, qui, par suite de la constitution et du fonctionnement même de la Banque, est obligé de s'accoutumer tous les jours de plus en plus à ne pas compter sur son aide. Cependant notre organisation de crédit nous expose sans raison, sans profit et sans but, à partager les désastres des contrées essentiellement commerçantes. Ainsi je crois pouvoir dire, par exemple, que la question du coton, née

des dissensions intestines des États-Unis, n'est pas une question de premier ordre pour la France comme elle l'est pour l'Angleterre[1]. Il n'en est pas moins vrai que la force des choses nous fait vivement souffrir des embarras industriels et commerciaux de cette grande usine, de cette grande maison de commerce qu'on appelle l'Angleterre. Est-ce là un progrès? Ne serait-ce pas plutôt un mauvais système, car si nous sommes solidaires des Anglais, cette solidarité n'est pas réciproque. Nous élevons bien notre escompte lorsqu'il monte à Londres, mais dans la dernière crise des céréales, pendant que notre escompte était à 7 pour 100, il était à Londres à 2 1/2 et 3 pour 100. Dans la crise produite par la disette du coton, l'Angleterre achetant par an de 2,500,000 à 2,600,000 balles de coton aux États-Unis et étant presque constamment leur débitrice, il est arrivé que, le crédit s'ébranlant dans le Nouveau Monde, les banques de l'Union se sont hâtées de pourvoir à l'approvisionnement de leur réserve métallique, et ont fait, par tous les moyens en leur pou-

1. La France est au troisième rang dans la consommation du coton, ainsi que le prouve le tableau suivant de la distribution de la récolte de 1860.

Grande-Bretagne.................	2,669,432	balles.
États-Unis......................	978,048	—
France..........................	589,587	—
Nord de l'Europe................	295,072	—
Autres ports de l'Europe..........	220,082	—
	4,752,221	balles.

voir, puiser dans les caisses de la Banque d'Angleterre, qui représentent presque tout le numéraire existant dans un pays où les habitudes et la pratique des affaires ont si bien appris depuis longtemps à n'en presque pas faire usage. Mais, comme la Banque d'Angleterre a d'autant plus besoin de l'or déposé dans ses caves qu'il n'en existe pour ainsi dire pas ailleurs dans les trois royaumes, aussitôt que les banques américaines ont menacé de lui enlever ses précieux trésors, elle s'est mise en état de défense pour en empêcher l'exportation et a élevé le taux de son escompte. Alors les intermédiaires, les banquiers, au moyen de combinaisons dont ils ont l'habitude entre eux, sont parvenus jusqu'à la Banque de France et lui ont enlevé à leur tour, pour le revendre à haut prix aux Anglais et aux Américains, le métal monnayé nécessaire au commerce et à l'industrie française, qui ne savent ou ne peuvent pas le remplacer par les pratiques habituelles aux contrées essentiellement commerçantes. C'est là l'explication du trouble qui se reproduit si souvent dans nos affaires; notre organisation de crédit étant défectueuse, nous sommes atteints par des événements extérieurs et la prospérité de la France est liée par la centralisation de ses moyens de crédit à la fortune de contrées qui ont des éléments de production et de travail absolument différents de ceux qu'elle possède. Mais s'il se joint à ces provocations d'une crise extérieure une crise intérieure amenée par une disette de céréales qui nous contraigne à exporter du numéraire, à quels expédients, à quelles

mesures la Banque n'a-t-elle pas recours pour défendre son encaisse ?

Obligée de suffire aux besoins généraux de toute la France, au mouvement de ses importations et de ses exportations, à toutes les éventualités de nos relations internationales, à toutes les fluctuations du commerce des métaux monnayés, à toutes les exigences du Trésor public, étant par la force des choses une institution qui nulle part n'a d'égale dans les fonctions qu'elle remplit, la Banque de France ne rencontre et ne peut rencontrer autour d'elle aucune aide dans les temps difficiles, et ne peut pas en donner aux autres. Devenue le générateur du mouvement financier de toute la France, il faut qu'elle songe avant tout à sa sécurité et à sa conservation propre : la prudence la plus scrupuleuse lui est commandée au nom de l'universalité des intérêts, et on ne peut que louer cet établissement de la façon modérée avec laquelle il préserve sa lourde responsabilité ; mais, si on ne doit pas blâmer les actes qui lui sont inspirés par sa position, il faut bien dire que les services que rend la Banque ne sont plus en rapport avec le privilége qu'elle possède et la mission qui lui est dévolue. Cette mission redoutable, cette mission politique que remplit la Banque de France est aux affaires nationales ce que sont la conduite et l'action du gouvernement lui-même ; mais, si la conduite et l'action du gouvernement à l'extérieur inquiètent ou rassurent le pays, du moins son administration intérieure, son administration départementale et communale, qui lui donne la sécurité de l'ordre et l'appli-

cation des lois, n'est jamais troublée. Serait-il téméraire de conclure du spectacle offert par le fonctionnement régulier de notre administration intérieure que, si on procédait par des moyens semblables dans l'ordre économique, on aurait réalisé un très-grand et très-heureux progrès? Et si on m'accorde que la concentration en un seul établissement de tous nos moyens de crédit est préjudiciable au bien général et doit être regardée comme une des principales causes des perturbations financières, ne pourrais-je pas ajouter que le pays trouverait dans une organisation de crédit intérieure, si je peux m'exprimer ainsi, la certitude que le paisible et régulier mouvement de sa fortune et de son activité ne subira pas constamment les secousses auxquelles l'exposent les destinées internationales d'une institution unique, forcée de distribuer ses ressources à une infinité de besoins publics?

Le seul avantage que l'on fasse valoir en faveur de la Banque de France, avantage que nous achetons vraiment trop cher, c'est l'unité, l'uniformité du signe monétaire. Ce bienfait serait-il détruit si on organisait d'autres banques? Pourquoi disparaîtrait-il en même temps que le monopole? Il n'y a aucune raison pour cela.

A-t-on déjà oublié qu'il y avait avant 1848 neuf banques indépendantes qui émettaient des billets et jouissaient d'un immense crédit[1]?

1. Voici quelles étaient ces banques : nous indiquons aussi le

Mais l'initiative d'une réforme libérale en matière de crédit ne semble pas malheureusement pouvoir partir de ceux mêmes qui seraient en position de la provoquer, et, quant au public, son influence ne se fait pas assez sentir jusqu'à présent dans la question. Nous avons en France la plus grande répugnance à toucher à ce qui existe, et nous préférons peut-être une facile inertie à la lutte, lors même qu'en la provoquant elle éviterait des dangers.

La voix et les vœux du pays n'aiment pas à se faire entendre dans ces matières d'où la passion est absente, et la coutume que nous avions autrefois d'introduire cet élément de la passion en toutes choses nous a fait enlever, comme à des enfants qui auraient abusé de leur émancipation, le droit d'intervenir, au moyen de notre représentation nationale, dans l'étude et la discussion de tous les progrès que nous avons

chiffre de leur capital et celui de la valeur de leurs actions en 1846 :

NOMS DES BANQUES.	CAPITAL.	DIVIDENDE et réserve de l'année.	INTÉRÊT sur le capital primitif.	COURS des actions.
	fr.	fr. c.	fr. c.	fr.
Bordeaux......	3,150,000	132 »	13 20 p^r 100	2,360
Rouen.........	3,000,000	120 33	12 03	2,585
Nantes.........	3,000,000	82 86	8 28	1,730
Lyon.........	2,000,000	244 »	24 40	3,690
Marseille.......	4,000,000	120 »	12 »	1,925
Le Havre......	4,000,000	63 56	6 35	1,310
Lille...........	2,000,000	87 »	8 70	1,800
Toulouse......	1,200,000	50 »	10 »	»
Orléans.......	1,000,000	100 01	10 »	1,810

encore à accomplir. Le gouvernement prend donc seul le soin, au milieu de notre apathie, d'apporter *proprio motu* des changements dans l'état des choses. Aussi a-t-on vu les mesures les plus graves en matière de finances et les expédients les plus imprévus se produire sans que personne s'en fût occupé en dehors de l'administration gouvernementale qui les avait élaborés [1]. Ne pourrait-on pas trouver dans cette façon d'agir le germe d'une certaine inquiétude pour les opinions qui aiment la tranquillité et le *statu quo,* et ce germe ne se joindrait-il pas aux autres causes qui nourrissent d'une façon latente, pour ainsi parler, les éléments des crises financières?

Les décrets du 24 novembre ont amené une plus grande participation des représentants du pays dans les questions de finances. La discussion du budget, les projets de loi pour la concession de nouvelles lignes de chemins de fer fourniront désormais une occasion naturelle de traiter tous les problèmes qui sont posés, d'un côté par les besoins impérieux de travail et d'améliorations qu'a le pays, d'un autre côté par les embarras qu'entraîne la pénurie de nos ressources et de nos. moyens d'agir. Mais en attendant que la représentation nationale intervienne plus activement par son

1. Les mesures contre la Bourse, les modifications apportées à la constitution du crédit foncier et du comptoir d'escompte, la création de la caisse des travaux publics et de la boulangerie, les lois sur les chemins de fer, etc.

initiative dans les questions économiques, continuons à les étudier devant le public.

II

LES JOINT-STOCK-BANKS.
L'ORGANISATION DU CRÉDIT EN FRANCE.

La situation que nous venons d'exposer est, on le voit, très-préjudiciable au commerce et à l'industrie, et elle doit exciter la plus vive sollicitude. Un de ses effets les plus évidents, c'est qu'elle a porté beaucoup d'esprits à s'occuper des questions financières. On a donc beaucoup parlé dans ces derniers temps de l'organisation des banques anglaises connues sous le nom générique de *joint-stock-banks*, qui ne sont que des banques de dépôt, et on voudrait propager en France l'acclimatation de ces institutions dont la Société générale de crédit commercial et industriel a pour mission de nous faire connaître et apprécier les bienfaits. Mais les propagateurs de cette idée ne nous paraissent pas s'être pénétré suffisamment de ce principe, que les institutions doivent être basées sur l'état social du pays où elles doivent fonctionner et

être appropriées aux mœurs, aux habitudes et à la constitution même de la richesse de chaque nation. Or, pour établir en France des banques de dépôt, il faudrait qu'il y eût, comme en Angleterre, un très-grand nombre de capitalistes disposant de sommes considérables; mais s'il y a en France une somme totale de richesse égale à celle que représente l'Angleterre, elle est divisée à l'infini et comme par parcelles. On pourrait s'en convaincre en étudiant dans quelle proportion est entrée dans les souscriptions publiques faites pour l'État ou les grandes entreprises, la part prise par les petites épargnes. Nous ne pouvons pas résister au désir de mettre à cette occasion sous les yeux du lecteur la statistique de la cote mobilière en France, comme une preuve que relativement nous n'avons pas cet élément des grands capitalistes qui peut seul aider à former, à entretenir et à faire fonctionner des banques de dépôt. — Il est permis de dire, en effet, que la cote mobilière peut servir à apprécier l'importance de la fortune de chaque particulier. Eh bien! cette statistique révèle qu'il n'y a en France que 526 [1] chefs de famille qui payent un loyer

1. Nous avons en France, — la Savoie non comprise, — 9,326,000 chefs de famille, dont 6,009,420 payent la contribution mobilière s'élevant, avant l'annexion de la Savoie, à 72 millions environ.

Les 6,009,420 cotes de cette contribution se divisaient ainsi :

1,323,206 cotes au-dessous de 3 francs, répondant à un loyer de 60 à 120 francs; — 3,473,863 cotes de 3 à 10 francs, répondant à un loyer de 120 à 200 francs; — 830,952 cotes de 10 à 20 francs, répondant à un loyer de 200 à 400 francs; — 269,907 cotes de 20 à

au-dessus de 8,000 francs. On peut donc dire qu'il n'existe pas chez nous de grosses fortunes, et le Code civil, par la loi des successions, a, du reste, mis bon ordre à leur agglomération et à leur perpétuité dans les mêmes mains. Mais ce n'est pas là seulement ce qui a amené dans la répartition de la richesse une aussi radicale différence entre la France et l'Angleterre. Chez nos voisins le droit de primogéniture et de substitution existe, et la propriété territoriale n'est accessible qu'à une classe privilégiée dans la nation [1]. La loi sociale s'opposant donc à l'uti-

40 francs, répondant à un loyer de 400 à 800 francs; — 80,788 cotes de 40 à 80 francs, répondant à un loyer de 800 à 1,600 francs ; — 18,694 cotes de 80 à 120 francs, répondant à un loyer de 1,600 à 2,400 francs ; — 8,958 cotes de 120 à 200 francs, répondant à un loyer de 2,400 à 4,000 francs; — 2,726 cotes de 200 à 400 francs, répondant à un loyer de 4,000 à 8,000 francs; — 526 cotes au-dessus de 400 francs, répondant à un loyer qui dépasse 8,000 francs.

On a pris pour base de ces évaluations la valeur réelle des loyers; la valeur locative qui sert de base à la contribution mobilière ne représente que la moitié environ de la valeur réelle des premiers.

1. Voici des chiffres qui démontreront combien peu nous pouvons nous assimiler les institutions anglaises : en 1770, le territoire des trois royaumes se divisait entre 250,000 propriétaires; en 1850, il appartenait à 31,315, et en vingt-huit ans leur revenu s'est accru de 867 millions. (Estimation comparée entre 1814 et 1843, par M. Wade. *L'Angleterre telle qu'elle est,* par Aurèle Kervigan ; tome I, page 326.)

31,315 individus ont donc un revenu supérieur de 867 millions à celui de 250,000 il y a quatre-vingts ans.

Le revenu annuel des 31,315 possesseurs des trois royaumes est estimé à 150 millions sterling, soit 3 milliards 750 millions, soit par tête 125 mille livres de rentes.

lisation des capitaux dans des acquisitions foncières, la richesse mobilière des Anglais est constamment dans leur mains sans autres emplois que les emplois industriels et commerciaux, et dès lors l'organisation de la répartition de cette richesse au moyen du crédit s'y fait et s'y est faite dans des conditions particulières à l'état social dans lequel elle circule. Mais on ne peut pas transporter les institutions qui ont été formées dans ce milieu dans un pays comme le nôtre, qui vit sur des bases organiques absolument différentes. Si je peux en un mot résumer ma pensée, l'organisation du crédit en Angleterre a dû être *aristocratique,* comme sa constitution politique elle-même; l'organisation des *joint-stock-banks* satisfait aux besoins d'une sorte d'aristocratie de gros capitalistes, car on calcule que toute la

L'Angleterre, l'Écosse et l'Irlande contiennent 31 millions d'hectares qui donnent ce revenu de 3 milliards 750 millions.

La France a, avec l'annexion de la Savoie et de Nice, 54 millions d'hectares divisés en 125 millions de parcelles. — Le sol est possédé par 5 millions de propriétaires, et le revenu foncier estimé au chiffre maximum de 5 milliards par an. 5 milliards divisés par 5 millions donnent un revenu moyen de 1,000 francs par an à chaque propriétaire en France.

Ainsi, de l'autre côté du détroit 125,000 francs de revenu par propriétaire, ici 1,000 francs! Là 31,315 propriétaires sur une population de 29,031,000 individus, ici 5 millions sur 37,500,000.

Nous ajoutons, à titre de renseignements curieux, les détails suivants : Il y a un grand nombre de personnages qui possèdent 1, 2, 3, 4, 6, 7 millions de rentes. Le marquis de Westminster passe pour avoir 25,000 francs de rente par jour (9 millions 125,000 francs

richesse de l'Angleterre est possédée par 600,000 familles, tandis qu'il nous faudrait en France une organisation *démocratique* du crédit, si on veut qu'elle réponde à nos besoins et qu'elle soit en harmonie avec nos lois et la façon dont la fortune est distribuée sur notre terre d'égalité.

Il faut que des *associations de capitaux formées par les épargnes agglomérées remplacent chez nous cet élément des gros capitalistes qui nous fait essentiellement défaut,* car en cela l'Angleterre possède une supériorité évidente pour les opérations diverses auxquelles donnent lieu le commerce et l'Industrie. La constitution sociale de l'Angleterre laissant toujours en effet d'énormes capitaux à la disposition du commerce et de l'industrie, *parce qu'ils ne peuvent pas avoir d'autres emplois*, la

par an). Il est en outre seul maître du terrain du West-End, propriété dont on peut se faire une idée en concevant un habitant de Paris possesseur du faubourg Saint-Germain, de la rue de la Paix et d'une partie des Champs-Élysées. Entre plusieurs immenses domaines, le duc de Devonshire a 96,000 acres dans le seul comté de Derby; le duc de Richmond 40,000 autour de Goodwood, et 300,000 autour du château de Gordon. M. Porter, dans une statistique sur la propriété foncière de l'Angleterre, prouve que, de 1760 à 1834, l'aristocratie s'est emparée de 6,836,540 acres de biens communaux. La ville de Folkestone appartient à un seul homme. La grande route longe pendant sept lieues les propriétés du duc de Cleveland. Le marquis de Breadalbane peut voyager un jour entier sur les siennes, et faire trente-cinq lieues de son château à la mer! Le duc de Sutherland possède en entier le comté qui porte son nom. A Londres, plusieurs milliers de maisons appartiennent au duc de Bedfort. La ville d'Exeter appartient à lord Robert Cecil, etc., etc.

circulation de la fortune mobilière de la nation anglaise est très-facile et la capitalisation du revenu mobilier, dont le type est la rente anglaise, est à un chiffre très-bas. L'organisation du crédit, telle qu'elle est en France avec la centralisation et le monopole, serait donc plus en harmonie avec l'organisation sociale de l'Angleterre, et c'est justement le contraire qui a lieu. L'Angleterre a des institutions de crédit nombreuses qui sembleraient devoir être de l'essence même de l'état social en France. Cette anomalie vient de ce que les Anglais savent par expérience que les ressources de crédit ne sauraient être trop diverses et trop multipliées[1]. Ils se sont donc organisés sous ce rapport, ainsi que nous le verrons dans le courant de ce travail, dans des conditions si supérieures aux nôtres que leur com-

1. Un économiste très-judicieux et bien placé pour observer les faits dans leur réalité, M. *Newmark* (Tooke et Newmark, *History of Prices*, tome VI, pages 605 et 743), a poursuivi pendant plusieurs années une laborieuse enquête dont on peut conclure que le capital mobile au service des banques publiques et particulières (en Angleterre), et destiné aux escomptes de billets, aux avances sur marchandises, aux facilités de toute sorte offertes à la spéculation, doit s'élever actuellement à 8 *milliards de francs* pour les trois royaumes, et qu'il y a constamment dans les portefeuilles des lettres de change et billets à ordre escomptés pour plus de *3 milliards*. Si l'on entreprenait un calcul analogue pour la France, on arriverait à démontrer, je crois, que le capital consacré aux mêmes usages *atteint à peine 1 milliard et demi*, dont les deux tiers ne sont probablement pas utilisés dans l'escompte du vrai papier de commerce.

(ANDRÉ COCHUT, *Nouvelle politique commerciale*.)

merce et leur industrie peuvent s'étendre et agir sur tous les points de l'univers. C'est dans l'application de ces systèmes de crédit divers, qui reposent presque tous sur le principe du développement de toutes les facultés de l'individu, que nous devrions les imiter. Ce ne sont pas les *joint-stock-banks* et les *cheques* qui amélioreront les conditions de notre travail industriel et commercial, car, je le répète, cette importation ne correspond pas chez nous à un besoin général.

La Banque de France, ainsi qu'on le verra dans une note insérée plus bas, remplit parfaitement l'office de banque de dépôt, et peut-être ne remplit-elle incontestablement que celui-là. L'élément capitaliste manquant en France, et cet élément ne pouvant être constitué que par l'association, il est utile que l'on crée des instruments qui remplissent chez nous le rôle dévolu par la force des choses à la classe nombreuse des capitalistes en Angleterre, et que ces instruments servent à réunir, à concentrer et à répandre le crédit sur tous les points du pays. Il faut que le crédit puisse universellement se répandre dans le pays, et que toutes les forces éparpillées puissent s'associer en tous lieux pour en faire éclore de nouvelles. Après avoir reconnu que l'importation anglaise dont il a été fait un si grand bruit n'est pas appropriée à nos besoins et serait inefficace, il nous reste maintenant à rechercher comment on pourrait procéder à une organisation *française du crédit*. Quelle serait donc la base de la réforme à accomplir? quelles en seraient les conséquences?

En nous ramenant à la situation qui a précédé la révolution de Février, c'est-à-dire en reconstituant les banques départementales que le gouvernement de cette époque avait annexées à la Banque de France pour établir le cours forcé de ses billets[1], on n'aurait pas à notre avis réalisé un progrès suffisant. Ces banques, qui avaient un capital très-faible, puisqu'il ne s'élevait en totalité qu'à 23,350,000 francs, devraient maintenant fonctionner avec un capital beaucoup plus élevé, par suite de la quantité considérable de valeurs qui ont été créées depuis qu'elles n'existent plus et des nécessités de travail qui se sont révélées dans toutes les parties de la France.

Elles auraient aussi à pourvoir à des besoins nouveaux et à intervenir, comme à l'origine de leur établissement, dans la création d'associations particulières aux départements où elles agiraient. Dans leur courte carrière les banques provinciales d'avant 1848 avaient aidé, par leur coopération et par les groupes qu'elles avaient formés autour d'elles, presque toutes les grandes entreprises locales, en favorisant la mobilisation de leurs titres et faisant sur ces valeurs des avances comme la Banque de France en fait actuellement sur la rente et sur les actions et obligations des chemins de fer et du crédit foncier. De ce chef seul, leur réorganisation mettrait immédiatement à la disposition du com-

1. Le cours forcé a existé pendant deux années. On a appris qu'il subsistait encore le jour où, pour des raisons qui n'ont pas été expliquées, M. Fould l'a aboli.

merce et de l'industrie une somme d'au moins 5 ou 600 millions, représentée par plus d'un milliard de titres d'emprunts départementaux, communaux, municipaux, d'actions de mines, ponts, gaz, etc., qui existent en province et dont il est actuellement impossible de tirer aucune ressource.

Cet avantage n'est pas à dédaigner [1], puisque nous avons démontré que le capital flottant du pays était insuffisant; mais les nouvelles banques auraient encore d'autres effets. On doit se rappeler qu'avant 1848 ces banques fixaient leur escompte suivant la situation financière des villes où elles fonctionnaient, et que, par exemple, celles de Lyon et de Marseille, en le maintenant pendant une période de dix ans à une moyenne de 2 1/2 à 3 pour 100, avaient néanmoins vu leurs actions tripler de valeur. Elles étaient vis-à-vis de la Banque de France dans la position où se trouve la Banque de Belgique vis-à-vis des places de Londres et de Paris.

La Banque de Belgique a offert en 1861 un singulier spectacle : elle abaissait à 4 pour 100, pour les valeurs acceptées, et à 4 1/2 pour 100, pour les valeurs non acceptées, le taux de l'escompte, pendant qu'il était en France et en Angleterre de

1. La difficulté de mobiliser les titres des emprunts départementaux et municipaux en élève le prix, on le conçoit. N'est-ce pas un des meilleurs éléments du crédit de la ville de Paris que la faculté qu'a, par exception, la Banque de France de prêter sur ses obligations municipales?

7 et 8 pour 100[1]. Ce fait n'est-il pas instructif, et les banques départementales ne pourraient-elles pas avoir un rôle analogue à celui que joue la Banque de Belgique entre ses deux puissantes voisines? Il est certain que l'uniformité dans le taux de l'intérêt, que le privilége exclusif de la Banque de France entraîne après lui, est un des plus puissants obstacles à la libre répartition du capital[2]; mais si l'on reconstituait des banques départementales, elles auraient des encaisses métalliques indépendants qui ne laisseraient plus la France livrée aux oscillations de la seule réserve officielle de numé-

1. Voici quel a été le taux de l'escompte de la Banque de France depuis sa fondation :

1800.	18 janvier...	6 pr 100
1806.	14 novembre.	5 »
1807.	5 août......	4 »
1814.	1er mars.....	5 »
—	1er août......	4 »
1815.	1er septemb. .	5 »
1819.	1er juin......	4 »
1847.	14 janvier.. .	5 »
—	28 décembre.	4 »
1852.	5 mars.....	3 »
1853.	7 octobre...	4 »
1854.	20 janvier...	5 »
—	12 mai......	4 »
1855.	5 octobre...	5 »
—	19 octobre...	6 »
1856.	31 mars.....	5 »
—	25 septemb. .	6 »
1857.	26 juin....	5 1/2 pr 100
—	13 octobre.	6 1/2 »
—	20 octobre.	7 »
—	11 novemb.	10 »
—	18 décemb.	6 »
—	29 décemb.	5 »
1858.	8 février..	4 1/2 »
—	19 février..	4 »
—	11 juin....	3 1/2 »
—	24 septemb.	3 »
1859.	4 mai....	4 »
—	5 août....	3 1/2 »
1860.	12 novemb.	4 1/2 »
1861.	2 janvier.	7 1/2 »
—	8 janvier.	7 »
—	14 mars...	6 »
—	22 mars...	5 »

2. Voici les effets produits par l'unification du taux de l'escompte. Nous allons les apprécier, en décomposant en partie l'encaisse et

raire qu'elle possède. L'émission d'une plus grande quantité de billets de banque *rendrait disponible une partie du numéraire* qui sert maintenant presque exclusivement aux échanges. Ces dépôts d'or ou d'argent ne pourraient pas être atteints par la solidarité qui existe entre les grands établissements qui siégent dans les capitales, car les besoins auxquels les banques départementales auraient à pourvoir seraient limités et concentrés dans la région même où elles seraient établies. Bien loin de nuire à la Banque centrale, elles pourraient, au contraire, remplir auprès d'elle un office analogue à

la circulation de la Banque en 1860. Ce tableau fournira sur ce point tous les renseignements désirables :

Moyennes de la circulation et de l'encaisse de quelques succursales de la Banque.

	Circulation.	Encaisse.
Le Havre............	3,000,000 fr.	2,200,000 fr.
Nantes..............	450,000	10,350,000
Orléans.............	110,020	10,460,000

En 1846, ces succursales étaient des banques indépendantes, et leur moyenne de circulation et d'encaisse s'établissait ainsi :

	Circulation.	Encaisse.
Le Havre............	3,953,562 fr.	1,385,485 fr.
Nantes	4,611,500	1,705,635
Orléans.............	2,780,000	1,004,459

La circulation a diminué et l'encaisse a augmenté dans une proportion inconnue sur ces trois places que nous avons prises pour type, parce qu'elles figurent parmi les moins importantes dotées avant 1848 de banques indépendantes; mais si nous continuons l'examen de la situation déplorable créée par l'unité de l'intérêt et

celui que les receveurs généraux remplissent auprès du Trésor. Dans cet ordre d'idées, elles devraient être indépendantes les unes des autres, mais toutes concourir, dans les moments de crise, au maintien de l'équilibre dans le loyer des capitaux et la circulation des valeurs fiduciaires, dont il est indispensable dans ces occurrences de faire des ressources sans en avilir le prix par des ventes forcées.

Que l'on veuille bien réfléchir à ce que serait notre situation financière, si les banques départementales existaient encore, avaient augmenté leur capital dans

le monopole effectif de la Banque de France dans d'autres villes, le rapport de 1860 nous fournira les chiffres suivants :

	Circulation.	Encaisse.
Limoges..............	90,000 fr.	12,730,000 fr.
La Rochelle...........	270,000	8,690,000
Lyon.	830,000	16,890,000
Strasbourg............	90,000	27,290,000
Clermont-Ferrand......	350,000	12,000,000

Le privilége exclusif de la Banque de France a donc eu pour conséquence de doter de l'escompte à 7 pour 100 la majeure partie du pays qui regorgeait de numéraire sans emploi. Mais si ces encaisses formidables avaient eu la liberté d'agir, de se porter sur une masse de valeurs industrielles sur lesquelles aucune institution de crédit ne prête maintenant, la crise aurait-elle existé? et si elle avait existé, n'aurait-elle pas été amortie par les efforts combinés de banques multipliées qui auraient pu élever, dans ces circonstances, leur circulation dans les proportions de leur encaisse? Il n'y a pas, je crois, d'autres réflexions à ajouter à cette statistique. Ne révèle-t-elle pas un désordre désastreux dans la répartition et l'emploi des capitaux? LES SUCCURSALES DE LA BANQUE DE FRANCE, ON LE VOIT, NE SONT QUE DES CAISSES DE DÉPÔT.

la proportion du double ou du triple, et si l'on avait donné à toutes les villes qui l'ont réclamé inutilement le privilége d'en établir, de telle façon qu'il y eût maintenant en France trente ou quarante banques! — Nous aurions une réserve métallique du double, et presque toutes les grandes villes auraient vu éclore dans leur sein des sociétés qui auraient augmenté la production du pays, et qui n'ont pu se former parce que la centralisation du crédit a en même temps réuni toutes les affaires dans les mains des financiers et de la Bourse de Paris. En proposant de rétablir et d'étendre les banques départementales, nous voulons donc surtout pousser à réclamer, pour sortir du régime périlleux où nous sommes, une *décentralisation du crédit,* parce que nous sommes profondément convaincu que cette décentralisation est le seul moyen efficace à employer pour rétablir l'ordre et la régularité dans nos affaires financières.

En matière économique comme dans l'ordre physique, ce n'est qu'avec plusieurs points d'appui qu'on obtient un équilibre de quelque durée. La Banque de France est aujourd'hui dans une telle situation que son isolement, au lieu de la consolider, l'ébranle, et qu'étant sans cesse préoccupée de veiller au bien-être de son existence, les précautions qu'elle est constamment sur le point de prendre pour se protéger elle-même sont devenues des causes permanentes d'appréhensions. Comment en serait-il autrement? Un économiste éminent, M. Michel Chevalier, écrivait avant 1848 dans ses *Lettres sur l'Amérique du Nord* (t. II, page 258) : « La

« production totale de la France est estimée à *neuf* « *milliards*, ce qui suppose une masse de transactions « *dix ou douze* fois plus considérable. La somme an- « nuelle des seuls *effets de commerce* est d'environ *vingt* « *milliards*. » Cette statistique, dont les bases se sont considérablement élargies depuis 1848, ne démontre-t-elle pas éloquemment l'insuffisance de la Banque de France et les dangers que présente l'exercice d'une omnipotence qui la laisse toujours en proie aux plus vives alarmes? N'aperçoit-on pas, à la fois, au milieu de cette masse de besoins qui l'assaillent, l'impuissance où elle est de les satisfaire et les soins égoïstes qu'elle doit prendre toujours et à tout propos pour sa propre conservation? et ne peut-on pas affirmer dès lors que la centralisation du crédit est une véritable calamité dans un pays qui, remuant une si énorme quantité de valeurs, n'a pour cet usage qu'un seul instrument, lequel menace sans cesse de se rompre entre ses mains, si on réclame de lui les efforts qui seraient nécessaires au bien général? Mais revenons à notre sujet.

C'est dans la *multiplicité*, nous ne disons pas la *liberté* des banques, que se trouvent les éléments d'une sérieuse réforme financière. « Tout se fait et doit se faire par une sorte de transaction dans les nouveautés politiques, » a dit Joubert. Des banques départementales, par leurs émissions, non-seulement combleraient les vides laissés par l'abstention des détenteurs de capitaux, mais elles aideraient encore à remplir les lourds engagements que nous avons contractés, et prémuniraient

le pays contre cet engorgement périodique des valeurs mobilières, qui est, nous l'avons dit, la source principale de nos embarras. Cependant cet encombrement des valeurs publiques ne peut que s'accroître, car nous sommes contraints d'en créer tous les jours de nouvelles. Leur libre et facile circulation va devenir, nous croyons l'avoir fait comprendre, une des plus grosses questions de notre économie intérieure. Déjà nous avons vu la Banque de France, en venant plusieurs fois au secours des compagnies de chemins de fer pour le placement de leurs obligations, être entraînée à prêter son patronage et son concours à la diffusion de cette sorte de titres mobiliers, et dénaturer ainsi complétement sa mission de banque industrielle et commerciale. Il n'est pas douteux que toutes les forces de cette institution auront désormais une destination autre que celle que l'opinion générale leur donne; mais la place qu'occupait la Banque de France comme banque d'escompte au service presque exclusif du commerce et de l'industrie, cette place ne peut pas rester plus longtemps vide sans qu'il en résulte un dépérissement dans l'exploitation ou l'accroissement de notre richesse et dans le chiffre des bénéfices annuels qui augmente notre fortune. Or on a vu que ces bénéfices n'avaient pas suffi à tous les engagements pris depuis dix ans, et la diminution de ces revenus serait une véritable calamité.

Il n'est donc pas seulement urgent que la France ne voie pas décroître sa prospérité, il est utile qu'on lui donne les moyens de mettre en œuvre tous les germes

de fécondité qu'elle renferme. C'est en multipliant les instruments de crédit qu'on obtiendra ces résultats. Lorsque l'on discutait au conseil d'État l'organisation de la Banque de France, l'empereur Napoléon disait : « Il n'y a pas en ce moment de banque en France, il n'y en aura pas de quelques années, parce que la France manque d'hommes qui sachent ce que c'est qu'une banque. C'est une race d'hommes à créer[1]. » Cette race d'hommes est créée, et tout le monde sait maintenant en France ce que c'est qu'une banque. C'est une éducation faite, et dont on doit chercher à recueillir les fruits. La multiplicité des banques amènerait l'émancipation de l'individu, maintenant entravé dans sa marche par la pénurie des ressources mises à sa disposition, ou effacé par les êtres collectifs ; elle donnerait en outre naissance, dans les chefs-lieux de département, d'arrondissement et même de canton, à une infinité de sociétés particulières d'escompte qui, en répandant les facilités et les bienfaits du crédit, maintiendraient, là même où elles trouveraient désormais la satisfaction de leurs besoins et de leurs ambitions, une masse considérable d'existences qui encombrent actuellement les grandes villes au détriment des autres parties du pays, où l'application de leur intelligence et de leur travail serait nécessaire. Ce serait *démocratiser* le crédit et l'organiser à l'unisson de nos lois et de notre état social. L'exemple tant décrié de l'Union américaine et des co-

1. Séance du 2 avril 1806.

lonies anglaises, où l'on a tout fait pour mettre à la disposition des individus et non des êtres collectifs les éléments nécessaires au développement de leurs facultés, n'est peut-être pas inutile à rappeler. On ne voit dans l'organisation financière des États-Unis que les désordres qu'elle a souvent produits, et lorsqu'on apprend que, sur les *quinze cent trente*[1] banques qui fonctionnent dans l'Union, il y en a une vingtaine qui suspendent leurs payements, on condamne de nouveau tout l'ensemble de ces institutions financières de l'Amérique, qui ont servi à former, dans l'espace de quatre-vingts ans, une des nations les plus nombreuses et les plus prospères du monde. On ne tient nul compte, en effet,

1. Au 1er janvier 1859, il existait dans les États-Unis d'Amérique 1,530 banques émettant du papier de circulation. La seule ville de New-York en possède *54, dont le capital s'élève à 338,670,000 fr.* A la Nouvelle-Orléans, pour une population de 150,000 âmes et un État qui ne compte pas plus de 1 million d'habitants, il existe 11 banques ayant des chartes octroyées par l'État, et 10 banques librement organisées. Entre cette exagération qui conduit à des catastrophes, — car, à l'encontre des banques du continent, qui restreignent leurs crédits dans les moments de crise, les banques américaines les étendent au delà de toute proportion dans ces circonstances, — entre cette exagération, disons-nous, et une manière d'être qui n'offre à un pays comme la France, dont la population est supérieure à celle des États-Unis, d'autres ressources que l'encaisse et la circulation dont dispose une banque unique, n'y a-t-il donc aucun moyen terme à trouver? M. Gautier, sous-gouverneur de la Banque de France, disait en 1837 que « les États-Unis en étaient à l'abus du crédit, et que *la France n'en était pas encore à l'usage.* »

dans les jugements sans appel que l'on porte, ni de la dissemblance des mœurs et des éléments divers qui composent ce peuple, ni de la différence essentielle et fondamentale qui existe entre la liberté des banques aux États-Unis et la manière dont pourrait et devrait s'opérer en France une organisation équivalente. En France, pays homogène, fortement administré, l'autonomie des provinces qui ont formé la nation a complétement disparu; aucune des témérités, aucune des excentricités qu'on remarque dans un pays où l'administration particulière de chaque État est souveraine ne serait possible parmi nous. Ainsi ce que nous condamnerions comme un crime de lèse-nation, comme une trahison, la séparation possible du Nord et du Midi par exemple, peut se produire aux États-Unis, parce que chaque État a conservé le droit de défendre ses intérêts contre ses voisins et de s'administrer selon ses intérêts. Par suite donc des droits dont ils sont disposés à faire un si déplorable abus, les États de l'Union américaine ont pu diversement organiser leurs systèmes de banques, et c'est dans cette licence même que réside le danger. L'état social de la France, au contraire, s'il permet et s'il réclame actuellement la multiplicité des banques, entraînerait l'homogénéité et l'uniformité de la constitution de ces établissements sous la forme d'une loi générale de l'État. L'exemple de l'Amérique en cette question ne peut donc pas remplir ce rôle d'épouvantail auquel il sert constamment.

Pourquoi les adversaires de la multiplicité des ban-

ques, au lieu de chercher toujours leurs exemples aux États-Unis, ne se tournent-ils pas vers l'Angleterre ? Bien qu'il ne soit pas en harmonie avec l'ensemble de toutes les libertés dont jouit le peuple anglais, le régime appliqué aux banques n'en mérite pas moins une sérieuse étude. Le monopole de la Banque d'Angleterre est après tout limité à 65 milles dans le rayon de Londres, et en 1854 il existait, en Angleterre et dans le pays de Galles, 165 banques particulières et 65 banques par actions qui émettaient des billets. En 1855, on comptait en Irlande sept banques outre la Banque d'Irlande[1]. — On voit combien nous sommes loin de cette organisation, que beaucoup d'économistes anglais trouvent insuffisante. — En Écosse, les bases du crédit sont bien plus larges. Il est bon de rappeler que dans ce pays la pratique des banques a commencé en 1659 par le monopole, mais que vingt ans après son avénement le monopole a été détruit. Depuis lors, la constitution économique de l'Écosse s'est développée dans la voie de la multiplicité des banques. Personne n'ignore cependant qu'outre les opérations courantes, ces institutions font des crédits à découvert sous caution solvable, des prêts hypothécaires, et qu'elles bonifient un intérêt sur les dépôts qui leur sont confiés. Et pourtant, malgré leurs fonctions multiples et leurs charges, les banques d'Écosse

1. La Banque d'Irlande a 23 succursales. La circulation moyenne des banques d'Irlande, pour une population de 6,561,970 habitants, est de 5,594,562 livres sterling, soit 139,814,050 francs.

passent à juste titre pour être les plus parfaites, et, ayant été les plus éprouvées, pour les plus solides qui existent[1]. C'est grâce à ces instruments de crédit que le sol ingrat de l'Écosse a été fécondé sur tous les points. C'est à l'aide de 18 banques de circulation, ayant 382 comptoirs ou succursales, que s'est développée la prospérité industrielle et agricole d'un pays que la nature semblait avoir condamné à vivre dans la pauvreté[2]. Ne profiterons-nous pas enfin de cette leçon sans cesse remise sous nos yeux? On nous trouverait sans nul doute hardi de proposer l'adoption de ce système, quoique tout le monde puisse en constater les bienfaisants effets. Nos vœux sont plus modestes. Nous ne demandons que le rétablissement et la multiplicité des banques départementales pour satisfaire à toutes les exigences et parer à tous les dangers dont nous sommes entourés. Pourquoi les banques ne seraient-elles pas aussi répandues en France que les caisses d'épargne qui sont les banques de dépôt des petites économies? *aussi nombreuses que les recettes générales qui sont les instruments de crédit de l'État?* Si l'État a eu besoin des receveurs généraux, c'est-à-dire d'instruments de crédit à

1. Ces banques ont subi les grandes crises de 1793 et 1797, celles de 1810, 1818, 1825, 1839, 1847, et dans l'espace de plus d'un siècle elles n'ont fait perdre au public que 36,000 livres.

2. La circulation moyenne des banques d'Écosse, dont la moitié à peu près est composée de billets de 1 livre sterling, est approximativement de 4 millions de livres sterling, soit 100 millions de francs, pour une population de 2,890,000 habitants.

son usage dans tous les départements de la France, les citoyens n'ont-ils pas le droit de réclamer que le gouvernement fasse pour eux, par la constitution de banques locales, ce qu'il a fait pour lui-même?

Nous sommes arrivés, en effet, à une situation critique qui nous commande de prendre sans retard des mesures de prévoyance. Les clameurs de l'opinion publique contre certains procédés employés pour inaugurer l'ère de l'association des capitaux, les excès et les désastres qui en ont été la conséquence, en provoquant les crises qui détruisent les fortunes privées, menacent de compromettre tous les progrès dans lesquels nous sommes engagés. Il serait imprudent d'attendre que l'heure des liquidations ait sonné pour combattre les défaillances de la confiance générale et songer à faire entrer les affaires dans une nouvelle voie lorsque tous les chemins auront été obstrués par des débris. Il faut se mettre résolûment et immédiatement à la tâche. Ce que nous avons dit, ce que nous avons proposé dans cette étude, à savoir la décentralisation du crédit, la création de centres divers pour servir, sur tous les points du pays, à l'expansion du travail, n'a pas seulement pour but de prévenir les crises financières, mais *de préparer et d'assurer le nouvel avenir des affaires*. Les moyens dont on a usé et abusé depuis dix ans ont fait leur temps; il faut en créer d'autres. Si on voulait une preuve de cette nécessité, nous la trouverions dans les embarras que cause au gouvernement l'établissement du troisième réseau des chemins de fer. On peut dire qu'il ne sait

comment l'entreprendre. Il a une tendance à le constituer dans les conditions de la loi de 1842 ; mais dans ce cas il a besoin d'un emprunt, et il ne peut pas le faire dans les circonstances où nous sommes. Les lois qui ont été décrétées pour ce troisième réseau sont insuffisantes, parce qu'elles reposent sur des procédés qui ne peuvent plus réussir vis-à-vis du public ; il est donc indispensable d'organiser quelque chose de nouveau.

Nous avons entrepris des œuvres de Romains sans les dépouilles des conquêtes, sans les bras gratuits des vaincus et des esclaves. Les efforts constants que nous sommes condamnés à faire amènent de temps en temps l'épuisement de nos forces. Nous devrions donc rencontrer partout, parce que c'est partout que nous déployons ces forces, les moyens nécessaires pour les rétablir ou les accroître. Dans les choses indépendantes de l'action individuelle, les faits politiques par exemple, on trouve bien des sujets d'inquiétude qui peuvent imposer des tempéraments nuisibles à notre activité ; mais rien ne doit contrarier l'expansion du travail, car les exigences de la vie matérielle deviennent tous les jours plus grandes, et il faut absolument produire en raison de ce que l'on consomme. Les crises financières sont pour la prospérité publique des calamités qui ne doivent pas lui être inhérentes, et qu'il est possible d'atténuer et même de prévenir en provoquant une répartition plus générale et mieux ordonnée des capitaux.

Nous le savons, une tentative en dehors du système des privilèges centralisés rencontrera en face d'elle bien des

préjugés. On a détruit les maîtrises, les corporations et les jurandes au nom de la dignité des droits du citoyen; mais nous sommes encore régis, dans les affaires commerciales, industrielles et financières, par une infinité d'entraves dont les inconvénients apparaissent chaque jour. Le retour vers les règlements surannés de la Bourse est un signe de l'époque et des principes qui la gouvernent. Nous avons démontré les dangers du privilége exclusif et centralisateur en ce qui concerne la Banque de France, et nous n'en parlerons pas à l'occasion d'autres établissements dont l'action, s'ils pouvaient l'étendre, serait bornée par ce système lui-même; mais nous croyons qu'il est urgent de changer ces habitudes de tutelle qui tiennent nos finances, notre commerce et notre industrie sous une dépendance qui leur est contraire. Des associations colossales se sont emparées de toutes les ressources du pays, et les épreuves qu'elles subissent frappent indistinctement toutes les fortunes. Ce principe de l'association, en attirant tout à lui, en s'appliquant à tout, en envahissant le domaine où la personnalité seule peut agir, en lui dérobant sa place au soleil, a compromis son existence même, car il ne peut vivre et prospérer qu'à la condition d'être alimenté par les efforts individuels dont il doit être le serviteur et non le maître. Le jour est venu où il faut faire leur part à ces deux forces de l'économie sociale, l'être collectif et l'individu. Les inquiétudes permanentes attachées aux œuvres désormais très-laborieuses confiées aux grandes sociétés font naître ces crises monétaires,

qui paraissent factices quand on les étudie, mais qui se reproduiront inévitablement tant que nos moyens de crédit ne seront pas proportionnés à nos besoins.

Un mot encore sur cette question monétaire. Le métal étant devenu indispensable dans un état de choses où la dispensation du crédit est bornée et centralisée, le commerce et l'industrie ont dû prendre l'habitude d'avoir presque constamment recours à l'argent et à l'or pour leurs transactions. Cependant les billets de banque, en se multipliant, procureraient une économie notable dans l'emploi du numéraire et abaisseraient le taux normal de son loyer, outre la facilité admirable qu'ils donneraient pour le maniement des fonds et les transports. Les perplexités continuelles auxquelles nous sommes livrés par l'autocratie du capital monnayé commandent donc qu'on établisse à côté de lui une puissance qui lui fasse contre-poids.

En résumé, pour prévenir et combattre les crises financières, pour éviter les dangers du présent et assurer le travail de l'avenir, il faut une organisation de crédit puissante, répandue sur toute la surface de la France, et qui soit en même temps l'organisation de ses diverses forces. Il faut que l'individu puisse développer toutes les facultés qu'il possède pour créer et accroître la richesse nationale. C'est dans cette émancipation virile de l'individu que nous rencontrerons de nouveaux éléments de fécondité. On dit que la supériorité de l'armée française sur toutes les autres armées réside dans la confiance que chaque soldat possède en lui-

même, dans l'initiative que cette confiance lui inspire, dans la certitude qu'il a de la supériorité de ses armes et de son éducation militaire, dans la sécurité où il est que lui et tous ses camarades sont abondamment pourvus de ressources de toute nature et remplis de la même confiance. Ainsi, sûr de lui-même et des autres, sachant que tout est organisé pour venir en aide à son courage, le soldat ne comprend pas la défaite et ne croit qu'à la victoire. Eh bien ! dans la mêlée de la vie active, dans les affaires, dans les luttes tant intérieures qu'extérieures, il est utile que le soldat du commerce et de l'industrie, que le serviteur des œuvres nouvelles soit animé du même esprit, qu'il soit pourvu d'armes à sa taille et à sa main, qui lui donnent la foi dans sa force en même temps que la sécurité dans l'exercice de ses facultés. C'est en s'appliquant à réaliser ce progrès qu'on pourra établir dans notre régime financier et industriel un ordre désormais absolument indispensable au développement de toutes les ressources qui doivent maintenir et accroître la fortune de la France.

NOTES ET RENSEIGNEMENTS

NOTICE

SUR LES CHEMINS DE FER

L'application des rails aux chaussées à voitures paraît avoir pris naissance en Angleterre, à Newcastle, vers la seconde moitié du XVIIe siècle. Ces premiers rails étaient en bois; on essaya aussi successivement les rails en maçonnerie, en pierre, en terre cuite, etc., toujours dans le but de diminuer le frottement. — Ce ne fut qu'en 1767 que l'on songea à employer les surfaces métalliques; mais ce ne fut guère que vers 1820 que cet usage prit de l'extension.

Sur un chemin de fer bien de niveau, le frottement, ou la résistance à vaincre pour tirer une voiture, n'est

que le 250e du poids total; tandis qu'on l'évalue au 42e sur une bonne route pavée de niveau ; au 25e sur une route en cailloutis de niveau ; au 12e 1/2, moyennement, sur nos grandes routes, et au 6e au moins sur les chemins de terre et les routes en pays montagneux.

L'année 1821 est une date remarquable dans l'histoire des chemins de fer, parce que c'est dans cette année que fut concédé le chemin de fer de *Stockton à Darlington*, première ligne destinée au service public. Ce chemin, d'une longueur de 71 kilomètres, fut livré à la circulation en 1825.

Le second chemin concédé est celui de *Saint-Étienne à Andrézieux*, 18 kilomètres; il date de 1823 et fut livré à l'exploitation en 1828. Le troisième a été construit en 63 jours aux États-Unis, sur une longueur de 15 kilomètres ; c'est celui de *Munck à Chunck*.

Voici du reste un tableau du premier chemin de fer concédé et exploité dans chaque pays.

Tableau du premier chemin de fer concédé et exploité dans chaque pays, par ordre de date.

PAYS	DÉSIGNATION du PREMIER CHEMIN DE FER	CONCÉDÉ		EXPLOITÉ	
		Époque.	Longueur.	Époque.	Long.
Angleterre.....	Stockton-Darlington.......	1821	71	1825	71
Amérique......	Munck à Chunck..........	1827	15	1827	15
France.........	Saint-Étienne-Andrézieux ..	1823	18	1828	18
Autriche.......	Lintz-Butweis............	1826	128	1828	30
Belgique.......	Ch. de l'État (Anv.-Malines).	1834	464	1835	20
Bavière........	Nuremberg-Furth..........	1834	7	1836	7
Saxe...........	Leipzig-Dresde...........	1835	115	1837	40
Prusse.........	Chemin rhénan............	1837	230	1838	26
Russie.........	Czarszkoé-Sélo...........	1837	28	1838	28
Villes libres....	Brunswick-Oscherleben.....	1837	65	1838	26
Naples.........	Naples-Castellamare.......	1837	42	1839	42
Bade...........	Mannheim-Bade...........	1838	284	1840	18
Nassau.........	Taunus..................	1838	50	1840	40
Hanovre.......	Hanovre-Hildesheim.......	1841	348	1844	42
Toscane........	Livourne-Florence.........	1842	93	1844	93
Wurtemberg . .	Heilbronn-lac de Constance.	1843	226	1845	33
Hollande.......	Amsterdam-Harlem........	1845	176	1848	83
États sardes....	Turin-Gênes..............	1846	165	1848	80
Espagne........	Barcelone-Mataro..........	1847	28	1849	29
Danemark......	Copenhague-Roskilde......	1848	32	1849	32
Suisse.........	Bade-Zurich..............	1848	27	1849	27
Suède-Norwége.	Christiania-lac de Miossen...	1849	16	1852	16
Portugal.......	Lisbonne-Santarem........	1853	80	1854	20
États romains ..	Rome-Frascati............	1852	»	1856	»
Duché Luxembg.	Luxembourg aux frontières.	1856	161	»	»

Nous ajoutons le tableau présentant, par périodes quinquennales, le développement pris par les voies ferrées dans le monde.

que le 250e du poids total; tandis qu'on l'évalue au 42e sur une bonne route pavée de niveau; au 25e sur une route en cailloutis de niveau; au 12e 1/2, moyennement, sur nos grandes routes, et au 6e au moins sur les chemins de terre et les routes en pays montagneux.

L'année 1821 est une date remarquable dans l'histoire des chemins de fer, parce que c'est dans cette année que fut concédé le chemin de fer de *Stockton à Darlington*, première ligne destinée au service public. Ce chemin, d'une longueur de 71 kilomètres, fut livré à la circulation en 1825.

Le second chemin concédé est celui de *Saint-Étienne à Andrézieux*, 18 kilomètres; il date de 1823 et fut livré à l'exploitation en 1828. Le troisième a été construit en 63 jours aux États-Unis, sur une longueur de 15 kilomètres; c'est celui de *Munck à Chunck*.

Voici du reste un tableau du premier chemin de fer concédé et exploité dans chaque pays.

16,000 kilomètres sont construits, l'Europe a dépassé l'Amérique;

De 1845 à 1850, la longueur des chemins de fer exploités a plus que doublé; elle dépasse 36,000 kilomètres, dont l'Europe possède plus des deux tiers;

De 1850 à 1855, l'activité devient fiévreuse, les voies ferrées se multiplient à vue d'œil, plus de 64,000 kilomètres sont exploités tant en Europe qu'en Amérique.

Voici par ordre de date et *présentant par réseaux* les différentes lignes fusionnées, le détail des diverses concessions faites en France. (Extrait des documents officiels publiés par le ministère des travaux publics, sous le titre de « Répertoire méthodique de la législation des chemins de fer. »)

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

		kilom.
1823. 26 février...	De Saint-Étienne à la Loire.........	17
1826. 7 juin.....	De Saint-Étienne à Lyon............	56
1828. 27 août....	D'Andrézieux à Roanne.............	68
1833. 29 juin....	D'Alais à Beaucaire................	71
1836. 12 mai.....	D'Alais à la Grand'Combe...........	17
1836. 9 juillet...	De Montpellier à Cette..............	27
1838. 7 juillet...	De Juvisy à Corbeil................	12
1843. 2 avril....	Embranchement dè Montrambert....	7
	A reporter...	275

		kilom.
	Report...	275
1843. 24 juillet...	D'Avignon à Marseille, raccordement de Tarascon, embranchement de la Joliette........................	» 130
1844. 1er novemb.	De Montpellier à Nîmes............	52
1848. 9 décemb..	Du Guétin à Nevers................	10
1852. 3 janvier..	De Lyon à Avignon, raccordement de Givors............................	234
1852. 5 janvier..	De Paris à Lyon....................	512
1852. 12 février...	De Dijon à Besançon et embranchement..........................	124
1852. 12 février...	De Dôle à Salins....................	38
1852. 27 mars....	Du Guétin à Saint-Germain-des-Fossés.......................... De Saint-Germain à Roanne........ — à Clermont......	222
1852. 8 juillet...	De Marseille à Toulon et embranchement d'Aix......................	91
1853. 21 avril....	De Clermont à Arvant..............	59
1853. 30 avril....	De Lyon à la frontière de Genève, et embranchement sur Mâcon........	214
1853. 7 mai.....	De Saint-Rambert à Grenoble........	91
1853. 17 août.....	De Besançon à Belfort..............	96
1853. 17 août.....	De La Roche à Auxerre.............	19
1854. 20 avril....	De Châlons à Dôle, de Bourg à la ligne de Besançon.	199
1855. 7 avril....	D'Arvant à Saint-Étienne...........	171
	De Corbeil à Nevers, Moret à Montargis. De Roanne à Lyon, embranchement de Vichy, raccordement du Guétin....	358
1855. 26 décemb..	Traversée de Roanne...............	3
1855. 7 mars....	Raccordement de Lyon à Genève.....	5
	A reporter...	2,903

		kilom.
	Report...	2,903
1857. 18 mars....	De Beaucroissant à Lyon, de Moirans à Valence	159
1857. 19 juin	De Nevers et Moulins vers Chagny... De Villeneuve-St-George à Juvisy.... Embranchement de Châtillon, ligne des Verrières à Jougne, Montbéliard à Delle et Audincourt........	434
1857. 24 juillet...	De Culoz à la frontière sarde........	2
1859. 3 août..... 1860. 22 août.....	De Toulon à Nice et embranchement, de Privas à Crest..............	204
1859. 11 juin..... (éventuel.) 1860. 31 août..... 1861. 20 juin..... 1861. 25 août.....	De Brioude vers Alais, de Montbrison à Andrézieux.................. De Carpentras vers Avignon, d'Avignon à Gap, et embranchement sur Aix et Miramus, Gap à la frontière...	606
	TOTAL......	4,308

OUEST

		kilom.
1835. 9 juillet...	De Paris à Saint-Germain...........	17
1837. 24 mai.....	— à Versailles (R. G.)........	17
1837. 24 mai.....	— à Versailles (R. D.)........	18
1840. 15 juillet...	— à Rouen..................	127
1842. 11 juin.....	De Rouen au Havre............. ..	94
1844. 2 novemb..	Chemin atmosphérique............	3
1845. 18 septemb.	Embranchements de Dieppe et de Fécamp.........................	70
1846. 10 janvier..	Embranchement d'Argenteuil........	4
	A reporter...	350

			kilom.
		Report...	350
1851.	16 juillet...	De Paris à Rennes..................	361
1852.	8 juillet...	— à Caen et Cherbourg.......	313
1852.	8 juillet...	De Mézidon au Mans................	145
1852.	18 août	Embranchement d'Auteuil..........	7
1855.	19 janv. (?).	— de Saint-Lô........	18
1855.	7 avril....	Embranchements d'Honfleur et de Serquigny, Le Mans à Angers, Rennes à Brest, à Saint-Malo, à Redon, Saint-Cyr à Surdon, Argentan à Granville.......................	891
1859.	11 juin.....	De Rouen à Amiens (1/3), de Paris à Dieppe, embranchements de Trouville et de Laigle................	222
		Total.....	2,307

EST

			kilom.
1837.	17 juillet...	De Mulhouse à Thann..............	20
1838.	6 mars....	De Strasbourg à la frontière de Bâle..	133
1845.	25 janvier..	De Montereau à Troyes.............	98
1845.	27 novemb.	De Paris à Strasbourg, et embranchements sur Reims et la Prusse......	654
1852.	19 février ..	De Reims à Laon..................	52
1852.	25 février ..	De Strasbourg à Wissembourg.......	57
1852.	25 mars....	De Metz à la frontière..............	46
1852.	26 mars....	De Blesme à Gray..................	180
1853.	20 juillet...	De Reims à Mézières et Sedan.......	105
		A reporter...	1,345

		kilom.
	Report...	1,345
1853. 17 août.....	De Paris à Mulhouse, et embranchements	499
1853. 17 août......	De Paris à Vincennes	17
1854. 20 avril....	De Strasbourg à Kehl	9
1855. 18 janvier..	Embranchements de Provins et des Ormes	10
1855. 8 mars....	De Langres à Vesoul	73
1857. 21 janvier..	Embranchement de Bar-sur-Seine....	30
1857. 21 janvier. .	Raccordement de Vincennes	2
1857. 10 juin.....	De Charleville à la frontière, Reims vers Soissons, Sedan, embranchement de Longwy	257
1857. 3 juillet...	Embranchement du camp de Châlons.	25
1859. 11 juin.....	De Thann à Wesserling	13
1859. 11 juin.....	De Mézières à Hirson	50
	TOTAL.....	2,330

ORLÉANS

		kilom.
1838. 7 juillet...	De Paris à Orléans	121
1844. 6 septemb.	— à Sceaux	11
1844. 24 octobre..	D'Orléans à Châteauroux et au Guétin	232
1844. 24 octobre..	D'Orléans à Bordeaux	461
1845. 27 novemb..	De Tours à Nantes	194
1852. 27 mars....	De Châteauroux à Limoges De Poitiers à Rochefort	294
	A reporter...	1,313

		kilom.
	Report...	1,313
1853. 21 avril....	D'Arvant à Lempdes, de Coutras à Périgueux........................ De Montauban au Lot.............. Embranchement de Marcillac.......	258
1853. 30 avril....	De Bourg-la-Reine à Orsay	14
1853. 17 août.....	De Tours au Mans..................	94
1854. 17 octobre..	De Montluçon à Moulins.............	88
1855. 8 mars....	De Nantes à Saint-Nazaire...........	64
1855. 7 avril....	De Périgueux à Lempdes, de La Capelle au Lot..................... De Marcillac à Rodez, de Limoges à Agen..	582
1855. 5 mai.....	Raccordement près Tours...........	2
1855. 20 juin.....	De Nantes à Châteaulin, et embranchement de Napoléonville.........	295
1857. 19 juin.....	De Paris à Tours, de Nantes à Napoléon-Vendée..................... De Bourges à Montluçon, de Toulouse au Lot.........................	502
1857. 1er août.....	Raccordement de Bordeaux..........	4
1857. 19 juin.....	De Tours à Vierzon, d'Orléans à Montargis........................... De Montluçon à Limoges, d'Angers à Niort........................... De Limoges à Brives...............	700
1855. 7 avril....	Embranchements de Cahors, Villeneuve-d'Agen, Bergerac et Tulle...	700
	TOTAL.....	3,196

1861. 5 juin..... De Poitiers à Limoges..............

NORD

		kilom.
1844. 24 octobre..	D'Amiens à Boulogne..............	123
1845. 10 septemb.	Nord et embranchements sur Calais et Dunkerque....................	480
1845. 29 décemb..	De Creil à Saint-Quentin............	102
1852. 19 février...	De Saint-Quentin à Erquelines...... De Tergnier à Laon................	116
1853. 20 juillet...	De Creil à Beauvais................	37
1853. 13 août.....	De Paris à Creil.................. De Busigny à Somain.............	92
1854. 19 août.....	De Hautmont à la frontière.........	10
1854. 17 octobre..	De Noyelles à Saint-Valery..........	6
1857. 26 juin.....	De Paris à Soissons, de Boulogne à Calais......................... Embranchements de Senlis, de Pontoise, d'Hazebrouck vers Arras et Douai..........................	415
	Total.....	1,381

Concessions éventuelles. 1857. 26 juin.....	De Soissons à la frontière........... Raccordement de Soissons et de Saint-Quentin, de Senlis et de la ligne de Soissons, de Beauvais à la ligne de Dieppe..........................	200
	Total.....	1,581

MIDI

		kilom.
1837. 15 décemb..	De Bordeaux à la Teste	48
1852. 24 août	— à Cette	480
1853. 24 mars....	De Lamothe à Bayonne Embranchement de Mont-de-Marsan. De Narbonne à Perpignan	262
1854. 19 août	Embranchement sur Clermont	23
1857. 14 avril....	De La Teste à Arcachon	4
1857. 1er août....	De Toulouse à Bayonne, et embranchements sur Bagnères, Foix et Dax, Agen à Tarbes, Mont-de-Marsan à Rabastens et raccordement	671
1859. 11 juin.....	De Bayonne à Irun, prolongement sur Lodève	52
1861. 16 janvier.. 1861. 20 juin.....	De Perpignan à Port-Vendres, et embranchement de Castres	91
	Total......	1,631

ALGÉRIE

		kilom.
1860. 18 septemb.	D'Alger à Blidah Dè Constantine à Philippeville D'Oran à Saint-Denis-du-Sig	

Il convient de mentionner ici un certain nombre de chemins industriels.

CEINTURE

		kilom.
1851. 11 décemb..	Rive droite	17

GRAISSESSAC A BÉZIERS

		kilom.
1852. 27 mars....	De Graissessac à Béziers............	51

BESSÈGES A ALAIS

1854. 7 juin	De Bessèges à Alais..................	30
1857. 24 juin	Embranchement de Trélys..........	2

ANZIN ET SOMAIN

1835. 24 octobre..	D'Abscon à Denain.................	6
1835. 24 octobre..	De Saint-Waast à Denain...........	9
1841. 31 janvier..	— à Anzin	1
1846. 8 octobre..	D'Abscon à Somain.................	3

CARMAUX A ALBY

1854. 4 mars....	De Carmaux à Alby................	15

DIVERS

1857. 17 octobre..	De Bordeaux au Verdon	100
1861. 15 juin.....	(Résiliation de cette concession).	
1859. 26 mars....	De Lyon à la Croix-Rousse..........	1
1861. 12 janvier..	De la Croix-Rousse à Sathonay.......	7

Nous joignons enfin à cette nomenclature celles des chemins décrétés d'*utilité publique*, qui doivent être compris dans le *troisième réseau.*

Chemins décrétés d'utilité publique :

			kilom.
1860.	31 août	De Grenoble à Montélimart.........	45
—	1er août....	D'Annecy à Aix, par Rumilly........	40
—	31 août....	De Mayenne à La Tonassière.........	20
—	3 octobre..	De Caen à Flers....................	65
—	31 août....	D'Épinal à Remiremont.............	24
—	—	De Lunéville à Saint-Dié............	49
—	—	De Strasbourg à Barr...............	33
—	—	Embranchement de Mutzig..........	3
—	—	Embranchement sur Wasselonne.....	13
—	—	De Haguenau à Niederbronn.........	20
—	29 décemb.	De Collonges à Thonon (Chablais)....	58
		TOTAL.....	370

Chemins décrétés d'utilité publique, le 11 juin 1861 :

De Châteaulin à la ligne de Brest;
De ceinture, rive gauche;
De Napoléon-Vendée à la ligne de Niort;
De Napoléon-Vendée à La Rochelle;
De Napoléon-Vendée aux Sables d'Olonne;
De Rochefort à Saintes;
De Saintes à Coutras;
Embranchement de Louviers;
D'Annonay à Saint-Rambert;
De Dijon à Langres;
De Châtillon-sur-Seine à Chaumont;
— à la ligne de Strasbourg;
De Libourne à Bergerac;
D'Angoulême à Saintes;

De Saint-Girons à la ligne de Bayonne ;
Embranchement de Grasse ;
De Napoléonville à Saint-Brieuc ;
D'Auxerre à la ligne de Nevers à Chagny ;
De Clermont à Montbrison ;
De Port-Vendres à la frontière ;
De Dieuze à Rechicourt ;
De Commentry à Gannat ;
De Sainte-Marie à Schélestadt.

LOCOMOTION

C'est un docteur de l'université de Glascow, nommé Robinson, qui paraît avoir eu, en 1759, la première idée de l'application de la vapeur au mouvement des voitures à roues. Dix ans après, le Lorrain Cugnot fit circuler sur les routes une voiture mue par une machine à vapeur à basse pression.

En 1784, James Watt prit une patente concernant la locomotion à vapeur, mais il ne trouva pas les moyens pratiques d'appliquer ses théories. Quelques années après, en 1797, Olivier Evans obtenait un privilége analogue en Amérique, et en 1804 il traversait Philadelphie dans une voiture à vapeur, sur une étendue d'un mille et demi.

Tréwithick et Vivian obtinrent en 1802 un brevet pour la circulation d'une locomotive sur les chemins de fer; mais le premier essai, dans le pays de Galles, n'eut pas de succès; la machine, trop légère, n'exer-

çait pas sur les rails une pression suffisante pour remorquer le convoi.

En 1808, on essaya une machine fixe remorquant au moyen de cordes des convois sur un plan incliné.

C'est pendant cette période que certains savants propagèrent la fameuse théorie en vertu de laquelle ils démontraient que l'adhérence des roues sur les rails serait insuffisante pour faire avancer les convois, et que les roues étaient destinées à tourner éternellement sur elles-mêmes. On chercha à y remédier par l'emploi de clous à tête saillante dont on garnissait les jantes, par des patins articulés, qui tour à tour s'appuyaient sur le sol et se relevaient, à l'imitation des jambes de chevaux. En 1811 Blenthinsop fit usage d'une crémaillère fixée sur le terrain et dans laquelle s'engrenait une roue dentée portée par la machine. L'appareil se brisa dès les premiers essais.

Enfin, vers la fin de 1812, Blackett constata par des expériences décisives que l'adhérence était suffisante pour faire avancer la machine. Ce fut le point de départ de la locomotive actuelle. Une autre difficulté était d'arriver, sans trop augmenter le poids et la masse de l'appareil, à obtenir une grande puissance de vaporisation. Il fallait, pour résoudre le problème, obtenir une grande surface de chauffe, et produire dans le foyer un tirage assez énergique pour entretenir une combustion très-active, sans donner à la cheminée une grande élévation.

La première partie de ce problème fut résolue par

l'invention de la chaudière tubulaire, due à Marc Séguin aîné; la seconde fut remplie par l'introduction du jet de la vapeur dans la cheminée; cette seconde invention appartient à Robert Stephenson.

C'est à l'application combinée de ces deux perfectionnements que Stephenson dut de remporter le prix du célèbre concours qui eut lieu en 1829 sur le chemin de fer de *Manchester à Liverpool,* entre les divers systèmes de locomotives.

La machine Séguin-Stephenson est demeurée le type qu'on a graduellement perfectionné jusqu'à nos jours.

En 1831, l'Amérique vit pour la première fois une locomotive sur le chemin de fer de *Mohawk et Hudson.*

La France suivit de près; en 1832 la première locomotive circula sur le chemin de *Lyon à Saint-Étienne;* puis vint la Belgique qui, en 1835, lança une locomotive d'*Anvers à Malines;* enfin l'Allemagne inaugura le règne de la vapeur sur le chemin de *Nuremberg à Furth* en 1838.

Quelques années plus tard la puissance des machines relativement à la traction a été considérablement augmentée, grâce aux procédés de M. Crampton et de M. le conseiller Engerth.

Quant aux progrès de la vitesse obtenue, on pourra en juger par le petit tableau suivant :

1824...	6	milles à l'heure,	soit 9 1/3	kilom.
1829...	15	—	24	—
1834...	29	—	47	—

1839...	37 milles à l'heure,	soit	60 kilom.
1847...	70	—	112 —
1853...	100	—	160 —

Voilà le résumé sommaire des progrès accomplis par les chemins de fer et du développement qu'a eu cette grande industrie.

LES CHEMINS DE FER EN ANGLETERRE

CONSTITUTION FINANCIÈRE

D'après les documents publiés par le *Board of Trade*, il existait en Angleterre, en 1861, 10,811 milles de chemins de fer (17,297 kilomètres) qui ont réclamé la formation d'un capital de 399.414,827 l. st. (9,985,000,000 francs), sur lequel il a été versé, jusqu'au 31 décembre 1860, 348,130,327 liv. st. (8,705,000,000 francs).

Ce capital se décompose ainsi :

Capital actions..........	4,769,776,675 fr.
Actions de préférence....	1,697,846,000
Obligations.............	2,237,735,500
	8,705,358,175 fr.

Ces chiffres révèlent de grandes dissemblances dans la constitution des compagnies de chemins de fer en Angleterre et en France. Ainsi, on y remarque que le capital des actions aléatoires est supérieur au capital actions de préférence et obligations. C'est le contraire en France. Ce que les Anglais appellent capital de préférence est en quelque sorte assimilable au capital obligations. Ces actions de préférence, qui ont des risques limités comme les obligations, c'est-à-dire qui portent un intérêt fixe et ne participent pas aux dividendes perçus par les autres actions, proviennent ordinairement de souscriptions faites dans les compagnies nouvelles par les anciennes compagnies, pour parer aux effets de la concurrence. Les lignes qui sont menacées d'une concurrence prennent une part dans la nouvelle entreprise pour s'y introduire, participer à son administration, et prévenir ainsi, autant qu'il est possible, les dangers que présenterait une entreprise absolument menée au gré d'intérêts opposés. C'est ainsi que les Anglais, tout en appliquant les principes de la liberté et de la concurrence, ont pu en éviter les inconvénients. Les chemins de fer se sont protégés eux-mêmes ; les gros capitaux engagés dans ces affaires se sont eux-mêmes, sans l'intervention de l'État, créé, par cette forme de leur participation, une sauvegarde contre les concessions qui pouvaient leur porter préjudice. En France, au contraire, on a tout demandé à l'État, qui a jugé utile de former six grandes compagnies auxquelles on a donné toutes les grandes lignes pour les préserver

de la concurrence. Le résultat de ces deux systèmes a été pour l'Angleterre, dans vingt ans, la construction de 10,811 milles de chemins de fer représentant 17,297 kilomètres, et un emploi de capitaux de 8 milliards 700 millions de francs, et en France la construction de 9,000 kilomètres de chemins de fer représentant un emploi de 4 milliards à peu près.

Mais cette situation ne tient pas seulement à la longue pratique qu'ont nos voisins de ne compter que sur eux-mêmes, et de faire prévaloir en toutes choses, malgré les luttes qu'il entraîne avec lui, le principe de la liberté ; cette situation tient essentiellement à l'existence de ces grandes fortunes mobilières dont nous parlions dans les pages précédentes, à l'organisation du crédit et au peu d'élévation de la capitalisation des revenus mobiliers, dont le cours élevé de la rente anglaise fournit le type (la dette anglaise est le double de la nôtre).

Les associations formées en Angleterre pour la construction des chemins de fer l'ont été par des intérêts indirects, si je peux m'exprimer ainsi, qui se sont groupés autour de l'œuvre commune, chacun au point de vue de l'avantage particulier qu'il devait en retirer. (*C'est ce qui devrait se passer en France pour le troisième réseau.*) Ces intérêts étaient : ceux des propriétaires et exploiteurs de mines, des métallurgistes, des fabricants de machines, des entrepreneurs, etc. Et la capitalisation des revenus mobiliers étant très-peu élevée en Angleterre, nous ne saurions trop le répéter, on a continué l'œuvre des chemins de fer, quoique l'application du

principe de la concurrence pût sans cesse amoindrir leurs revenus, car en réalité, le prix de la rente anglaise servant, comme celui de la rente française, à fixer le taux des revenus mobiliers aléatoires dans les deux pays, et étant constamment supérieur de 20 à 25 pour 100 à notre 3 pour 100, il s'ensuit que les Anglais capitalisent les revenus mobiliers entre 3 et 5 pour 100, tandis que nous les capitalisons de 5 à 7 pour 100.

Le tableau que nous donnons à la page suivante nous paraît intéressant à consulter sous ce rapport :

LES CHEMINS DE FER ANGLAIS DE L'ANNÉE 1842 A L'ANNÉE 1861 INCLUSIVEMENT

ANNÉES.	CAPITAL DÉPENSÉ sur les chemins de fer ouverts au trafic.	COUT MOYEN par mille.	RECETTES provenant du trafic.	MOYENNE des recettes par mille et par an.	MOYENNE des frais d'exploitation.	LONGUEUR achevée à la fin de l'année.	RAPPORT des produits du trafic avec le capital dépensé.	PRODUIT NET.
	liv. st.	liv. st.	liv. st.	liv. st.	pour 100.	milles.	pour 100.	pour 100.
1842	54,380,100	33,362	4,470,700	2,743	40	1,630	8 22	4 93
1843	60,637,100	34,929	5,022,650	2,895	40	1,730	8 28	4 94
1844	66,882,100	34,290	5,814,980	2,982	40	1,950	8 70	5 22
1845	75,646,100	33,726	6,909,270	3,080	40	2,243	9 13	5 48
1846	87,765,100	30,903	7,945,870	2,797	42	2.840	9 05	5 25
1847	114,728,000	30,924	9,277,670	2,501	42	3,710	8 08	4 69
1848	154,200,000	33,333	10,445,100	2,258	42	4,626	6 77	4 06
1849	197,000,000	33,110	11,683,800	2,000	42	5,950	5 93	3 41
1850	230,522,730	34,236	13,142,235	1,944	42	6,733	5 70	3 31
1851	236,841,420	34,186	14,987,310	2,163	42	6,928	6 32	3 67
1852	248,093,520	33,816	15,543,610	2,118	45	7,337	6 27	3 44
1853	263,636,320	33,912	17,920,530	2,305	44	7,774	6 80	3 89
1854	273,860,000	34,113	20,000,520	2,491	46	8,028	7 30	3 93
1855	291,903,000	35,425	21,123,315	2,567	47	8,240	7 24	3 90
1856	298,946,260	34,122	22,995,500	2,625	48	8,761	7 69	4 00
1857	307,153,670	33,492	24,162,465	2,634	48	9,171	7 87	4 19
1858	315,930,000	33,000	23,763,764	2,484	48	9,568	7 52	3 91
1859	322,219,100	32,603	25,576,100	2,588	48	9,883	7 91	4 13
1860	329,827,200	32,106	27,576,783	2,685	47	10,273	8 37	4 39
1861	342,086,100	31,633	28,263,374	2,614	48	10,811	8 27	4 26

Qu'il nous soit permis d'ajouter ici quelques détails statistiques intéressants qui sont aussi extraits des documents officiels :

Le revenu brut des chemins anglais a été, pour l'année 1861, de 28,263,374 liv. st., soit 706,584,350 francs. C'est, par rapport à l'année précédente, une augmentation de 2 pour 100, et ce résultat est assez satisfaisant, si l'on tient compte de l'énorme accroissement qui s'était produit en 1860 et des circonstances diverses qui, en 1861, ont ralenti le mouvement commercial.

Les 10,273 milles qui représentaient, en 1860, l'ensemble des voies ferrées en exploitation, avaient été desservies, durant cette même année, par 5,801 locomotives, 15,076 voitures à voyageurs et 180,574 wagons à marchandises.

Avec ce matériel, on avait lancé 2,356,558 trains de voyageurs et 1,540,402 trains de marchandises.

L'augmentation, par rapport à l'année antérieure, était de 5 1/2 pour 100 sur les trains de voyageurs et de 13 pour 100 sur les trains de marchandises.

Dans l'accroissement des recettes constatées en 1860, la part provenant des voyageurs était du quart et le reste provenait des marchandises.

Le principe de la liberté étant appliqué aux compagnies dans leur constitution, il a été appliqué aussi à la construction et à l'exploitation, et il s'en est suivi qu'on a pu faire en Angleterre ce que le système des priviléges, des réglementations et des contrôles a rendu impossible en France.

Nous allons voir d'abord ce qui a été fait pour organiser l'exploitation des grandes lignes anglaises. Nous verrons après, à propos des chemins écossais, comment la diversité des conditions dans les cahiers des charges des concessions a rendu les chemins de fer possibles dans les contrées les plus pauvres.

Nous devons les renseignements qui vont suivre à l'obligeance de M. Ch. Bergeron, ancien ingénieur au chemin de l'Ouest :

DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER EN ANGLETERRE

Le parlement assimila les premiers chemins de fer sur lesquels la vapeur fut employée comme force motrice, aux *tram road* (voies ferrées à traction de cheval qui existaient déjà) ; il en est résulté que la législation qui régit encore les compagnies de chemins de fer en Angleterre se trouve être très-différente de la nôtre.

Les bills de concession des *tram road* autorisaient les fondateurs propriétaires de ces voies ferrées à prélever un droit de péage sur toute marchandise transportée sur ces voies ; les bills des premières concessions de chemin de fer furent rendus dans la même forme, c'est-à-dire que le parlement considéra que le public était libre de se servir des nouvelles voies construites, à la seule condition d'acquitter un droit de péage qu'il limitait par un maximum.

Ce droit de péage comprend :

1° Le droit de péage proportionnel à la distance parcourue;

2° Un droit dit *terminal,* droit fixe quelle que soit la distance parcourue.

Plus tard, et seulement pour les dernières concessions (depuis 1850 environ), les bills de concession stipulèrent un maximum de prix de transport; mais le principe semble être resté de ne considérer les compagnies que comme propriétaires de leurs voies et non comme entreprises de transport. D'ailleurs ces derniers bills laissaient aux compagnies elles-mêmes le soin de fixer, *de la façon la plus convenable,* la valeur des frais accessoires de chargement, déchargement, soins particuliers, etc., etc.

Ainsi, du texte même des bills il ressortait que chacun conservait le droit d'exiger légalement le passage sur les voies ferrées en se servant de ses propres engins, à charge d'acquitter les droits de péage dus à la compagnie concessionnaire.

Il est résulté de cette législation particulière que les compagnies ont conservé la liberté la plus large d'établir leurs tarifs de transport, tout en restant dans les limites de droit de péage fixées par les bills du parlement. Au moyen des frais accessoires, leurs tarifs ont été arbitrairement établis et modifiés par elles-mêmes et sans aucun contrôle. Une liberté tout aussi étendue leur a été laissée pour la classification des marchandises; les compagnies se sont simplement entendues

entre elles à leur *Clearing House,* et dans le seul but de faciliter leurs rapports commerciaux.

Il n'est pas inutile d'ajouter que les tarifs différentiels ont été appliqués dans l'acception la plus large du mot; le parlement en a reconnu la validité en y mettant la seule restriction que les particuliers dans des conditions identiques devaient obtenir les mêmes avantages.

L'opinion publique et les tribunaux, en Angleterre, ont accepté en fait que les compagnies de chemins de fer étaient libres d'établir des taxes et tarifs, non pas uniformes, mais *en proportion de la valeur commerciale du service rendu* par le transport d'une marchandise.

Ainsi donc, d'un côté, nous voyons en Angleterre la liberté absolue laissée aux compagnies de fixer elles-mêmes leurs tarifs de transport et les conditions de leur exploitation; en France, au contraire, une réglementation minutieuse non-seulement des tarifs, mais des classifications de marchandises.

Voyons maintenant quelles ont été les réponses officielles du *Board of Trade* aux questions qui lui ont été posées de la part de l'administration des travaux publics de la France :

« La cent trente-deuxième décision de la Chambre des communes exige que le comité désigné parmi ses membres, auquel l'examen d'une loi relative à un chemin de fer aura été déférée, détermine les prix maxima auxquels seront soumis le transport des marchandises *sur ce* chemin, et que ces prix comprennent les droits

de péage, l'emploi de la voie et du matériel, les frais de traction et toute autre dépense inhérente au transport des marchandises par voie de fer.

« La manière dont sont estimés ces droits de péage, d'usage de la voie et du matériel, et ces frais de traction, et dont sont fixés les prix maxima de transport dans les décisions du parlement concernant les chemins de fer, sera comprise par l'exemple des sections 40 et 49 dans la décision rendue en 1859 au sujet de Tenbury Railway (chap. XVI). Les décisions rendues antérieurement à l'année 1846 contiennent peu de stipulations au sujet des maxima à percevoir.

« *Maximum légal des taxes.*—Maintenant ces maxima sont toujours fixés, excepté pour le transport des masses indivisibles de grands poids dépassant, par exemple, 8 tonnes. Dans ce cas, il est d'usage d'autoriser les compagnies à percevoir ce qu'elles jugent convenable.

« *Classification des marchandises, classification légale.* — Différents prix maxima sont fixés pour différentes classes de marchandises. Il n'y a pas de règle fixe pour le nombre des classes, ni pour les espèces d'articles à comprendre dans chacune d'elles, ni pour les prix maxima que la division de chacune de ces classes peut comporter.

« Dans les bills passés depuis 1846, la classification a été un peu plus détaillée.

« Voici celle du Tenbury Railway, act 1859 :

« 1re classe. — Fumier, engrais, chaux et pierres

calcaires, matériaux pour la réparation des routes.

« 2e classe. — Charbons de terre, coke, charbons de bois, pierres pour la construction ou pour broyer, briques, tuiles, ardoises, marne, minerai de fer, fonte brute, fers en barres.

« 3e classe. — Fers en feuilles ou en cercles, ou autrement travaillés.

« 4e classe.—Sucres, grains, céréales, farines, peaux, bois de teinture, poteries, bois de construction, métaux (le fer excepté), clous, enclumes, vis et chaînes.

« 5e classe. — Cotons, laines, drogues, objets manufacturés.

« 6e classe. — Poissons, plumes, cannes, cochenille, meubles, chapeaux, chaussures, jouets.

« *Classification pratique uniforme.* —Les compagnies anglaises ont fait ce qui n'a pas encore été accompli en France ; elles se sont entendues pour établir une classification uniforme. C'est sous l'inspiration du Clearing House (bureau de liquidation des comptes réciproques des compagnies de chemins de fer) que cette entente s'est opérée.

« La classification du Clearing House, suivie aujourd'hui par toutes les grandes compagnies, comprend sept classes, savoir :

« Classe minérale ;

« Classe spéciale ;

« 1re classe ;

« 2e classe ;

« 3e classe ;

« 4e classe ;

« 5e classe.

« Cette uniformité de classification est un grand bienfait pour les compagnies comme pour les expéditeurs.

« *Égalité des taxes ; traités particuliers ; tarifs différentiels.* — La prévision de ces différents détails implique des tarifs différentiels et variables, sous la réserve que les mêmes prix seront appliqués, sans distinction, à toutes les personnes placées dans des conditions identiques.

« Quant aux moyens à employer pour empêcher les préférences illégales ou préjudiciables, ils sont prévus par les 2e et 3e paragraphes du Railway and Canal Trafic, act 1854 (17e et 18e Victoria, chap. XXXI.)

« *Délais de transport et de livraison des marchandises.* — En ce qui concerne les délais de transport et de livraison des marchandises, la dernière ordonnance mentionnée décide que les compagnies de chemins de fer et de canaux devront effectuer leur tarifs sans retard qui ne puisse être justifié, ou, autrement dit, dans un raisonnable délai.

« *Modification des tarifs ; maintien des taxes abaissées pendant un certain temps.* — Les compagnies de chemins de fer ont la liberté de changer leur prix de transport de temps en temps (*from time to time*) et sans dépasser les maxima prévus et sans aucune limite quant au temps pendant lequel une taxe une fois fixée devra être maintenue en vigueur.

« *Publication des taxes avant leur mise en perception; Délai pour l'application des taxes nouvelles ou des taxes modifiées.* — Les paragraphes 93 et 95 de la loi susmentionnée (*general act*) décident que les compagnies de chemins de fer devront afficher sur un tableau, dans leurs gares, les prix qu'elles sont autorisées par leur loi spéciale à appliquer et qu'elles sont dans l'intention de percevoir; mais il n'est prescrit aucun intervalle entre la publication des nouveaux prix et leur mise en vigueur.

« Dans la pratique, les compagnies, lorsqu'elles ont l'intention de changer leurs prix pour les transports de marchandises, font ordinairement connaître cette résolution par un avertissement inséré dans les journaux, et conçu en termes généraux, en même temps que par un avis placardé dans les gares, et elles fournissent des tableaux des nouveaux prix aux personnes qui leur en font la demande.

« Elles n'ont aucune obligation d'informer le Board of Trade ni aucun autre service public de cette intention de changer leur prix.

« *Système différentiel des tarifs.* — Quant au système différentiel des tarifs, il a été consacré par la loi anglaise. Le Parlement l'a sanctionné, et il existe dans les conditions des bills de concession.

« *Dispositions légales relatives à l'égalité des taxes et aux traités particuliers.* — L'article ou section 90 du *general act* de 1845 (*Railways clauses consolidation*) est ainsi conçu :

« Et considérant qu'il est utile que la compagnie soit mise en mesure de pouvoir modifier les taxes applicables à son réseau, de façon à les approprier à la situation de son trafic, mais que cette faculté de modification ne doit pas être exercée dans le but de compromettre ou de favoriser des intérêts particuliers, ni dans le but de créer collusoirement et déloyalement un monopole entre les mains, soit de la compagnie, soit de quelques individus;

« Il sera facultatif pour la compagnie, tout en se renfermant dans les dispositions et réserves contenues dans les présentes et dans la loi spéciale qui la concerne, de modifier et changer de temps à autre, et suivant qu'elle le jugera convenable, les prix que cette loi spéciale l'autorise à percevoir, soit sur la totalité, soit seulement sur une section de son réseau; étant bien entendu que tous ces prix devront être, dans tous les temps, appliqués sans distinction de personnes et sur le même taux, soit par tonne et par mille ou autrement, suivant qu'il s'agira de voyageurs, de marchandises ou de toute autre nature de transports d'une même espèce, dont la traction devra être effectuée par un moteur et un véhicule semblables, dans les mêmes conditions et sur la même section du chemin de fer, et étant bien entendu qu'aucune réduction ni augmentation sur quelqu'un de ces prix ne pourra être fait directement ni indirectement à l'avantage ni au préjudice, soit d'une seule compagnie, soit d'un seul individu qui aurait à faire usage de la voie de fer.

« Les prix devront être appliqués sans préférence, dans les circonstances identiques.

« Ces dispositions du *general act* de 1845, relatives à l'égalité des taxes et des conditions accessoires de transport, ont été rappelées et complétées par la loi du 10 juillet 1854, appelée *Cardwels'act* (Railway and Canal Trafic, act 1854, 17e et 18e Victoria, chap. XXXI). »

« Voici le texte de la loi relative à l'égalité du traitement :

« Toute compagnie de chemin de fer, compagnie de « canal ou compagnie de chemin de fer et canal réunis, « sera tenue, dans la mesure de ses moyens, de faire « tous ses efforts pour donner toutes les facilités raison- « nables en ce qui concerne la réception, l'expédition et « la livraison des transports effectués sur les chemins « de fer ou canaux à elle appartenant ou exploités par « elle, et pour assurer le retour des wagons, trucks, « bateaux et autres véhicules. Aucune de ces compa- « gnies ne devra établir ni accorder une préférence ou « un avantage inique en faveur d'aucune personne en « particulier, ni d'aucune compagnie, ni d'aucune na- « ture spéciale de transports, de quelque manière que « ce soit, de manière qu'aucune de ces compagnies ne « pourra soumettre aucun particulier ni aucune société, « ni aucune nature spéciale de transports de quelque « manière que ce soit, à un préjudice ou à un désa- « vantage illégal et inique. Toute compagnie de chemin « de fer, toute compagnie de canal ou toute compagnie « de chemin de fer et de canal qui possèdent ou qui

« exploitent des chemins de fer ou des canaux formant « une section d'une ligne non interrompue de chemin « de fer ou de canal ou bien une communication par « canal, ou par canal et chemin de fer, ou ayant le « terminus, la station ou le quai de l'un près du ter- « minus de la station ou du quai de l'autre, doivent « fournir tous les moyens convenables et rationnels « pour la transmission et la réception de tout le trafic « qui arrrive par l'un de ces chemins de fer ou ca- « naux à l'autre chemin de fer ou canal; sans aucun « retard exagéré, sans aucune préférence, sans aucun « tour de faveur, comme sans préjudice ni désavantage, « ainsi qu'il est dit ci-dessus, de manière que le public « qui pourrait désirer se servir de ces chemins de fer « ou canaux ou de ces voies ferrées et canaux réunis, « comme ligne non interrompue de communication, « n'éprouve aucun obstacle, mais, au contraire, trouve « à tous les instants toutes les facilités possibles, à cet « égard, sur les chemins de fer et les canaux des « diverses compagnies.

« Les personnes qui auraient à se plaindre de ce que « toutes les facilités désirables ne leur ont pas été ac- « cordées pour l'expédition de leurs marchandises, etc., « peuvent déférer les faits aux tribunaux supérieurs par « voie de motion ou d'assignation. »

« Par exemple, les chemins de fer qui desservent en même temps des usines métallurgiques et des charbonnages transportent le charbon destiné aux usines à un taux, par mille, inférieur à celui qu'ils exigent pour

le *transport du charbon destiné à l'usage domestique,* quand bien même les expéditeurs de ces derniers charbons remettraient au chemin de fer des quantités plus considérables que celles que consomment les usines, ou feraient parcourir des distances plus longues à leurs marchandises.

« Il y a eu souvent réclamation, à ce sujet, de la part des marchands de charbons, mais les tribunaux auxquels la question a été déférée ont interprété la loi da. . le sens de la compagnie.

« *Traités particuliers.* — Les traités particuliers sont fort en usage en Angleterre, et jamais ils n'ont été condamnés.

« *Maintien des taxes abaissées pendant un certain temps.* — Le Board of Trade a déclaré qu'aucune disposition législative n'ordonne le maintien des taxes pendant un certain temps.

« *Publication des taxes avant leur mise en perception.* — Une liste de tous les prix que la compagnie est autorisée à percevoir, suivant la loi de concession, et qu'elle se propose d'appliquer sera affichée, en caractères de même nature, sur un tableau destiné à cet usage, ou plutôt en caractères noirs bien distincts sur un fond blanc, ou en caractères blancs sur un fond noir, ou en caractères de même nature et bien lisibles imprimés sur une feuille qui devra rester collée sur ledit tableau. Ce tableau devra être exposé à une place où il puisse être facilement consulté, soit dans les gares, soit dans les endroits où l'on acquitte les frais de transport.

« Aucun prix ne pourra être exigé ni perçu par la compagnie pour parcours sur le chemin de fer avant que le tableau dont la mise à la disposition du public est ci-dessus prescrite n'ait été affiché ou que les bornes milliaires dont la place et la pose sont réglées plus haut n'aient été déterminées et établies.

« *Traités avec des intermédiaires.* — En général, les compagnies traitent directement les transports sur leur propre réseau, reçoivent, transportent et livrent les marchandises, et, dans la plupart des cas, perçoivent les frais de transport.

« Pour beaucoup de petites compagnies, l'exploitation est faite par une compagnie plus importante, et dont le réseau est en contact avec le leur, ou bien par un *entrepreneur* avec un prix de base ou d'autres arrangements autorisés par décision spéciale du Parlement. Dans ce cas, la compagnie qui exploite, ou l'entrepreneur, ne peuvent imposer au public que les prix dont la compagnie à laquelle appartient la ligne est en droit de faire l'application.

« Quelquefois les compagnies emploient un intermédiaire comme leur agent pour prendre et livrer les marchandises; mais ces intermédiaires sont assujettis aux mêmes limites de taxes que les compagnies elles-mêmes.

« Il peut y avoir d'autres entrepreneurs de transport qui, ayant le droit d'expédier leurs marchandises sur un chemin de fer aux prix maxima fixés pour ce chemin, tentent de faire concurrence à la compagnie

pour l'enlèvement, la traction et la livraison des marchandises. Cette sorte de transporteurs n'est astreinte, dans les taxes qu'elle peut imposer au public, à aucune autre limite que celle qui pourrait résulter de la concurrence faite soit par la compagnie du chemin de fer elle-même, soit par quelque entreprise rivale.

« Le réseau d'une compagnie de chemin de fer peut être exploité, sous réserve d'un prix de base ou de tout autre arrangement autorisé par décision du parlement, par les soins d'une autre compagnie de chemin de fer ou d'un entrepreneur. La compagnie peut charger cet entrepreneur, comme son propre agent, de prendre les marchandises à domicile, de veiller à leur conservation et de les livrer, si elle ne veut pas remplir ces fonctions par elle-même.

« Les arrangements entre compagnies de chemins de fer pour l'exploitation par l'une d'elles du réseau qui appartient à une autre doivent, en vertu des bills qui les autorisent, être soumis au Board of Trade et recevoir son approbation.

« Il n'est pas nécessaire de communiquer au Board of Trade ni à aucune autre branche du service public les arrangements par lesquels les compagnies mettent en leur lieu et place, comme leurs propres agents, des entrepreneurs particuliers qu'elles chargent de la réception et de la livraison des marchandises.

« Les arrangements entre compagnies de chemins de fer pour l'exploitation par l'une d'elles du réseau qui appartient à une autre deviennent de plus en plus fréquents.

« *Concurrence des canaux; traités entre chemins de fer et canaux.* — Le Board of Trade a répondu à cette question :

« Une compagnie de chemin de fer ne peut pas, sans y avoir été autorisée par le Parlement, faire aucune convention valable avec une compagnie de navigation pour le partage du trafic.

« Des autorisations de ce genre sont rarement demandées.

« Il peut arriver accidentellement qu'une compagnie de chemin de fer et une société de canaux propriétaires de voies qui peuvent se faire concurrence fassent l'une avec l'autre quelque arrangement pour le partage du trafic; mais cet arrangement ne peut *subsister à titre permanent*, et aucune autorité publique n'en a connaissance.

« Si les compagnies de chemins de fer établissent une concurrence entre elles-mêmes, aucune autorité publique n'a le pouvoir de s'interposer à ce sujet.

« *Interprétation de la loi par les compagnies.* — Aucune disposition ne pourra être interprétée à l'effet d'empêcher la compagnie de prendre un prix de transport supérieur à ceux fixés ci-dessus pour le transport des marchandises de toute nature, lorsqu'elle se sera entendue à cet effet avec le propriétaire de la marchandise. »

LES CHEMINS DE FER ÉCOSSAIS

CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER A BON MARCHÉ

Il ressort de ce qui précède que le principe de la liberté a été largement appliqué en Angleterre à l'exploitation des chemins de fer. Qui veut la fin veut les moyens, et nous pouvons constater une fois de plus la supériorité du système économique qui prévaut chez nos voisins en toute chose. Il nous reste maintenant à révéler ce qu'ils ont fait au point de vue de la construction des chemins de fer à bon marché, et nous procéderons dans cet exposé comme au commencement de cet article, en mettant d'abord sous les yeux de nos lecteurs un tableau qui fournira le type des progrès qu'ils ont accomplis en Écosse, c'est-à-dire dans la contrée qui présentait les moindres éléments de produits pour une industrie aussi coûteuse.

Les chiffres du tableau que nous donnons plus loin (pages 372-373) sont extraits de rapports officiels soumis au parlement.

Les compagnies de chemins de fer ont en Angleterre l'usage d'arrêter leurs comptes d'exploitation tous les six mois. Les nombres représentant la propor-

tion de la dépense à la recette brute, et les intérêts ou dividendes des actions, sont extraits des comptes rendus aux assemblées générales et ont été publiés dans tous les journaux. Une erreur même matérielle ne pourrait pas être commise à ce sujet.—Il ressort de ce tableau qu'avec de bien faibles produits, les compagnies qui exploitent des embranchements sont parvenues à leur faire rendre un intérêt aussi élevé que sur les grandes lignes

Nous appellerons surtout l'attention sur la colonne qui représente les frais d'établissement. Elle constate, en effet, que la moyenne pour les onze lignes désignées au tableau n'atteint pas la somme de *cent mille francs par kilomètre,* et, pour quelques-unes, le prix du matériel roulant y est même compris.

Nous ne saurions, dans le but que nous poursuivons, trop insister sur ce point, et nous allons ajouter à ce tableau les autres renseignements que nous tenons de M. Bergeron.

Prix de revient du kilomètre de construction du chemin de Banff, Portsoy et Strathila. Communiqué par MM. Blythe, ingénieurs à Édimbourg.

Longueur, 30 kilomètres. — Pays facile, construction économique.

Préliminaire :

Dépenses prélimin[es], parlement, etc..	6,100 fr. »	
Études des projets et plans..........	2,500 »	
Acquisition des terrains............	6,250 »	
A reporter...	14,850 »	14,850 fr. »

Report...			**14,850 fr.**	»

Établissement de la plate-forme du chemin :

Terrassements de 6,625 mètres cubes à 1 fr. 20	7,950 fr.	»		
2 ponts sur rivière	1,095	75		
Viaducs pour routes et chemins	3,906	25		
Ponceaux et aqueducs	2,343	75		
Clôtures du chemin	2,750	»		
Déviation d'un chemin et passage à niveau	2,812	50		
	20,858	25	**20,858**	25

Voie de fer :

63,750 kil. de rails à 225 fr. la tonne.	14,343 fr.	75		
17,500 kil. coussinets à 143 fr. 75	2,515	60		
Coins	218	75		
Chevillettes	590	»		
1,000 traverses à 2 fr. 80 c.	2,800	»		
Ballast, 1 mèt. 60 c. à 1 fr. 67	2,675	»		
Pose de la voie, 1,000 mètres à 1 fr.	1,000	»		
	24,053	10	**24,053**	10

Stations	**8,600**	»
Dépenses imprévues	**1,951**	15
Total pour le kilomètre	**70,312**	50

On nous a fait remarquer que dans les dépenses **préliminaires se**

trouve, pour résiliation d'un marché d'entreprise, une somme qui, répartie sur la longueur du chemin, représente par kilomètre............ 4,687 fr. 50

Et que les rails ont été à 9 livres au lieu de 6 livres la tonne; différence, 3 livres ou 75 fr. par tonne, ce qui fait pour un kilomètre de chemin........ 4,781 25

Total en trop............	9,468 fr. 75	9,468 fr. 75

Le coût du kilomètre est dès lors réduit au chiffre de.. 61,000 »

Prix de revient du kilomètre de construction du chemin de fer de Castle-Douvre à Port-Patrick. — Communiqué par M. Blythe.

Longueur, 53 milles ou 85 kilomètres.

N. B. Tracé difficile, accidenté, grandes rivières à traverser, dépense supérieure à celle des chemins du même genre construits dernièrement en Écosse.

Préliminaires :

Dépenses préliminaires.............	3,437 fr. 50	
Études et plans.....................	3,125 »	
Acquisition de terrains..............	12,500 »	
A reporter...		19,062 50

(*Suite, page 374.*)

TABLEAU DE QUEL

CONSTRUITS ET EXPLOITÉS PAR DES COM

NOMS des embranchements.	Longueur.	Capital dépensé à la construction par kilomèt.	Produit annuel kilométrique des voyageurs.	Produit kilométrique des marchandises et bestiaux	Total des recettes kilométriques.	Tarif pe pour les voyag 1re.	2e.
	kil.	fr.	fr.	fr.	fr.	cent.	cent.
Banff, Portsoy et Strathila. (Avec 6 stations.)	30	63,708	2,767	1,815	4,582	13	»
Crieff Junction............. (Avec 4 stations.)	14,4	73,442	3,312	6,122	9,435	15,5	11,5
Deeside.................. (Avec 9 stations.)	25,6	145,000 avec matériel	8,672	6,000	14,672	9	»
Dunblanc, Donne et Callandes (Avec 4 stations.)	16	98,400	4,613	3,447	8,060	12,8	10
Fife et Kinross............. (Avec 7 stations.)	25,6	69,095	1,867	1,753	3,620	15	11
Inverness et Aberdeen Junct[on] (Avec 16 stations.)	88	176,388 avec matériel	7,979	4,163	12,142	9	»
Leven.......... (Avec 2 stations.) } fusionnés depuis moins d'un an.	9,6	72,906	6,539	7,508	14,047	16,4	13
East of Fife..... (Avec 3 stations.) } fusionnés depuis moins d'un an.	11,2	70,535 avec matériel	3,473	3,033	6,506	17	13
Morayshire................ (Ayant 2 lignes distinctes avec 2 stations.)	17,6	100,000 avec matériel	3,354	3,961	7,315	9,3	»
Peebles.................... (Avec 7 stations.)	30	106,453 avec matériel	4,725	5,302	10,027	15	10
Saint-Andrews............. (Avec 2 stations.)	8	82,200	6,450	4,797	11,247	12,7	10,2

1-2-3. Ces chiffres ne doivent s'appliquer qu'à l'exploitation pendant un exercice se
4-5-6. Ces chiffres ne doivent s'appliquer qu'à l'exploitation pendant un exercice se
En divisant la traction par le nombre de kilomètres parcourus par les trains dans l'a
a un résultat quatre fois trop faible.

MBRANCHEMENTS EN ÉCOSSE

CALES ET INDÉPENDANTES DES GRANDES LIGNES

ntretien de la voie par lomètre	Matériel et traction par kilomètre de chemin.	Frais de trafic par kilomèt.	Frais généraux et d'administration	Total des dépenses par kilomètre	Excédant des recettes kilométriques.	Proportion de la dépense à la recette p. 100.	Intérêts ou dividendes des actions.	Matériel roulant à l'usage des chemins		
								nombre de machines locomotives.	nombre de voitures à voyageurs.	nombre de wagons à marchandises.
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.					
207[1]	843[2]	838[3]	422	2,339	2,243	51	2	3	10	42
760	2,300	1,770	428	5,500	3,935	58[10]	4	traction et matériel fournis par la grande comp.		
842	2,130	1,321	1,140	5,432	9,239	37	6	5	30	106
778	1,980	1,667	776	5,201	2,861	65[11]	3	traction et matériel fournis par la grande comp.		
465[4]	568[5]	451[6]	470	1,946	1,674	53	2,5	2	5	85
897	1,657	1,288	1,145	4,987	7,155	41		11	46	330
1,448	557[7]	2,630	1,953	6,588	7,459	47	8	2	3	51
611[8]	558[9]	1,163	973	3,306	3,200	50	4	1	2	36
727	2,095	1,622	708	5,153	2,162	70	2	3	7	66
903	2,191	1,227	802	5,121	4,906	51	4,5	4	11	142
1,234	3,556	1,562	881	7,234	4,013	64[12]	5	traction et matériel fournis par la grande comp.		

7. Même observation pour les frais de traction que pour Fife et Kinross.
8-9. De même que pour Leven.
10-11-12. *On voit par ce tableau que l'exploitation la plus chère est celle où le matériel et la traction sont fournis par les grandes compagnies.*

Report...			19,062 fr.	50

Établissement du chemin plate-forme :

Terrassement, 14,000 mètres carrés à 2 fr. environ	28,125	»		
Grands viaducs et ponts de rivière...	15,625	»		
Viaducs pour routes et chemins......	7,812	50		
Ponceaux et aqueducs.............	4,687	50		
Clôtures du chemin..	4,062	50		
Déviation de routes et passages à niveau...........................	4,687	50		
			65,000	»

Voie de fer.

687,500 kil. de rails par kil. à 175 fr. la tonne...........................	12,031	25		
21,250 kil. de coussinets à 125 fr. la tonne...........................	2,656	25		
Coins...........................	273	45		
Chevillettes........................	586	»		
Traverses à 6 fr. 20 c. l'une..........	6,200	»		
Ballast, 1 mèt. 60 c. par mètre, 2 fr. 50.	4,000	»		
Pose de la voie à 1 fr. par mètre.....	1,000	»		
			26,746	95
Stations..			11,000	»
Dépenses imprévues..............................			3,190	55
Prix du kilomètre.............			125,000	»

INVERNESS ET ABERDEEN JUNCTION

Longueur, 64 kilomètres (extrait d'un compte rendu).

Ligne déjà ancienne traversant un pays accidenté.

Dépenses préliminaires.	321,250 fr.		
Études et projets......	151,050		
Contentieux...........	120,425		
Terrains et indemnités.	857,062	— —	Par kil. 13,400 fr.
Travaux et stations....	8,950,525		
Télégraphe........ ...	41,475		
Mobilier des stations...	39,425		
Ateliers et outillage....	211,425		
Imprimés, frais de bureau...............	20,300		
Honoraires des administrateurs...........	19,100		
Traitement du secrétaire.	8,150		
Agents de surveillance.	17,725		
Droits féodaux	13,178		
Intérêts, commission de banque.............	150,725		
Dépenses diverses......	10,650		
Totaux......	12,635,325 fr.,	et	par kil. 195,852 fr.

INVERNESS A NAIRN

Longueur, 24 kilomètres (extrait d'un compte rendu).

Dépenses préliminaires........	97,975 fr.
Études et projets après la concession....................	65,750
A reporter...	163,725

Report...	163,725 fr.	
Contentieux et actes parlementaires	52,800	
Terrains et indemnités	419,450	Par kil. 17,477 fr.
Travaux et stations	2,093,750	87,240
Hôtel pour les voyageurs	52,675	
Télégraphie électrique	15,625	
Voitures et wagons	273,000	
Outillage des ateliers	4,850	
Mobilier des bureaux et stations	28,400	
Imprimés, fournitures de bureau	16,150	
Honoraires des administrateurs.	5,375	
Droits féodaux	6,650	
Intérêts pendant la construction.	6,950	
Dépenses diverses	9,300	
	3,168,850	
A déduire pour le matériel livré à la compagnie d'Aberdeen Junction	182,175	
Reste	2,986,675 fr.	et par kil. 124,444 fr.

ABERDEEN ET TURIFF

Longueur, 18 milles ou 29 kilomètres sans le matériel.

(Extraits des comptes rendus.)

Dépenses préliminaires	91,850 fr.	Par kil. 31,167 fr.
Construction	3,065,375	105,700
A reporter...	3,157,225	136,867

Report...		1,157,225	136,867 fr.
Terrains et indemnités.	279,000 f.	339,000	11,700
Dépôt de garantie pour prise de possession des terrains........	60,000		
Études, plans et direction des travaux.....................		61,650	2,126
Surveillance, gardes, etc........		11,350	
Annonces, frais de bureau.......		6,000	
Traitement du secrétaire et de son employé................		13,650	
Contentieux..................		5,625	
Honoraires des administrateurs..		3,125	
Intérêts sur les versements.....		14,550	
Mobilier des stations..........		12,775	
Employés avant l'ouverture du chemin....................		1,250	
Compte d'intérêt...............		40,150	
Ports de lettres...............		350	
Diverses.....................		4,150	
Total...........		3,670,850 fr. et par kil.	126,580 fr.

ALFORD-VALLEY

(Extrait des comptes rendus.)

Longueur, 16 milles 1/2 ou 26 kil. 400.

Dépenses préliminaires et du parlement......................		166,125 fr.	Par kil.	6,292 fr.
Travaux de construction........		2,108,475		79,850
Terrains et indemnités..	85,525	62,175		3,240
Dépôts pour les terrains.		23,350		
A reporter...		2,360,125		89,382

Report...	2,360,125	Par kil. 89,382 fr.
Études, plans et direction des travaux	56,175	2,127
Traitement du secrétaire et de son employé	3,400	
Honoraires des administrateurs	3,025	
Surveillance des travaux	6,425	
Télégraphe électrique	7,450	
Annonces, impressions, frais de bureau	4,500	
Mobilier des stations	7,475	
Contentieux et procès	7,900	
Compte d'intérêts	62,875	
Ports de lettres	225	
Diverses	1,750	
Total	2,524,025	Par kil. 95,606 fr.

CHEMIN DE LEVEN

Extrait des comptes présentés à l'assemblée générale des actionnaires de Leven pour le semestre échu le 31 janvier 1861.

Longueur du chemin, 9 kil. 600 mèt.

Comptes d'établissement.

Dépenses préliminaires	29,147 fr.	50	Par kil. 3,036 fr.
Études et projets	19,600		2,042
Acquisition de terrain, indemnités	158,157	50	16,475
Traités amiables pour les terrains	22,695	»	2,364
Construction de la ligne	441,500	»	45,988
A reporter...	671,100	»	69,905

Report...	671,100	»	Par kil. 69,905 fr.
Machine locomotive..........	51,250	»	5,339
Stations et voies de garage....	108,450	»	11,391
Dépenses diverses............	32,100	»	3,343
Matériel roulant.			
Voitures-machines........... / Locomotive à wagon.........	150,875	»	15,716
	1,013,775	»	Par kil. 105,600 fr.

CHEMIN DE PEEBLES

Extrait d'un compte rendu à l'assemblée générale en 1859.

Dépenses d'établissement.

Terrassements, travaux d'art et pose de la voie..............	1,115,734 fr.	Par kil. 37,191 fr.
2,380 tonnes de rails à 191 fr. 50 la tonne....................	455,797	15,193
Voies d'évitement.............	20,727	692
Réservoirs, grues d'alimentation.	25,000	833
Signaux......................	15,767	526
Mobilier, frais d'installation....	10,936	364
Routes d'accès, drainage et travaux d'assainissement........	21,870	729
Dépenses diverses.............	13,090	436
Préliminaires et dépenses du parlement....................	68,828	2,294
Études des projets et plans.....	60,000	2,000
Terrains et indemnités.........	530,545	17,684
Remises, ateliers et stations....	208,795	6,961
Intérêts des capitaux versés.....	13,575	453
A reporter...	2,560,664	85,356

Report...	2,560,664	Par kil. 85,356 fr.
Frais généraux................	35,594	1,176
Télégraphe électrique..........	17,743	591
Outillage de l'atelier...........	6,473	215
Total..........	2,620,474	87,348

Matériel roulant.

4 locomotives et 2 tenders......	226,937	7,564
11 voitures de voyageurs et 142 wagons.....................	287,822	9,594
Total.........	3,135,233	Par kil. 104,506

DÉTAIL DE LA CONSTRUCTION DE MORAYSHIRE

Première partie : d'Elgin à Lossiemouth.

6 milles ou 9 kilomètres 600 mètres.

Établissement du chemin.

Dépenses et préliminaires du parlement......................	148,700 fr.	Par kil. 15,489 fr.
Études des projets et plans......	21,750	2,265
Agence, commission......... ..	44,525	4,637
Annonces, impressions..........	4,050	421
Terrains et indemnités..........	63,300	6,593
Travaux et stations.............	563,475	58,695
Dépenses diverses...............	36,275	3,778
	882,075	91,878

Matériel roulant.

Locomotives..................	65,875 fr.	6,862 fr.
Voitures et wagons.............	63,525	6,617
	129,400	13,479

Résumé.

Etablissement de la ligne........	882,075	91,878
Matériel roulant................	129,400	13,479
Total par kil...............		105,357 fr.

Après l'examen de ces devis officiels, est-il permis de dire qu'on ne peut pas construire en France le troisième réseau à raison de 200,000 francs le kilomètre? car le territoire de l'Écosse *n'est pas moins accidenté que le nôtre, la main-d'œuvre des ouvriers y est aussi chère qu'en France, les matériaux de construction, tels que pierres, chaux, briques, etc., y coûtent autant.*

Voyons cependant comment on procède dans la pratique de ces constructions à bon marché; nous y trouverons des différences essentielles avec ce qui a lieu en France, et la comparaison ne sera pas, je crois, à notre avantage. — Quand l'ingénieur écossais a bien étudié un projet et qu'il l'a, sous le rapport de la dépense, réduit à sa plus simple expression; lorsqu'il lui semble

impossible d'amoindrir le cube des terrassements et les dimensions des ouvrages d'art, il s'adresse aux entrepreneurs du pays et demande des soumissions : celui qui a fait le plus fort rabais a naturellement la préférence. Mais, et ceci est très-important, l'entrepreneur ne veut qu'une *entreprise à forfait avec la conditon qu'il lui sera permis de modifier à ses frais, risques et périls suivant sa convenance, le tracé et le profil qui lui sont soumis.*

On voit ici combien l'effort individuel est une grande ressource. L'entrepreneur compte sur son initiative et son habileté, la capacité et l'intelligence entrent en ligne de compte ; car, sans diminuer le rayon des courbes, sans accroître la déclivité des rampes et la longueur du chemin, l'entrepreneur à forfait saura y découvrir pour la conduite de ses travaux des changements avantageux que n'avait pas devinés l'ingénieur, et que celui-ci ne fait aucune difficulté d'admettre, s'il ne doit en résulter pour la compagnie aucune augmentation de dépense d'établissement et si le service de l'exploitation n'a point à en souffrir plus tard.

Par ce moyen, un entrepreneur intelligent peut réaliser un bénéfice légitimement acquis bien plus important que s'il bornait ses efforts à faire des économies sur les prix qui lui sont alloués pour la main-d'œuvre et les matériaux.

Et qu'on ne croie pas que ces forfaits soient illusoires ! La liberté comporte la responsabilité, et si un entrepreneur se trompe, il subit les conséquences de son

erreur ; l'ingénieur et les administrateurs de la compagnie sont généralement impitoyables pour exiger l'exécution rigoureuse d'un traité d'entreprise à forfait.

Aussi les actionnaires savent-ils d'avance que le capital qui leur a été demandé et qu'ils ont souscrit pour les travaux et la mise en exploitation du chemin qui les intéresse, est suffisant et qu'il ne sera pas nécessaire de battre monnaie avec des obligations, comme cela se fait quand les ingénieurs ont des crédits illimités et qu'ils contrôlent, mais ne sont pas contrôlés.

Le mode des marchés à forfait a toujours été pratiqué en Angleterre; il offre aux capitalistes les meilleurs garanties; sans lui, la plupart des entreprises manqueraient de souscripteurs. Il n'est donc pas surprenant qu'on applique ce système à la construction des petits embranchements en Écosse, et il serait à souhaiter qu'il en fût de même en France.

C'est maintenant pour moi l'occasion de revenir sur ce que j'ai déjà dit dans l'article sur *la Banque des chemins de fer et le troisième réseau.* Il serait téméraire d'espérer que l'on pût introduire sans transition, pour les petits chemins de fer à construire en France, le système dont nous venons de voir les enviables effets en Écosse; mais nous croyons qu'en laissant l'élément local se mêler, comme nous en avons déjà formulé le souhait, à la constitution de nouvelles compagnies, on réaliserait un progrès qui pourrait amener tous ceux que nos voisins nous montrent. Les compagnies locales

peuvent seules en effet, à notre avis, servir à résoudre le problème économique de la construction et de l'exploitation à bon marché des voies ferrées, parce qu'elles seront l'occasion qui servira à développer l'initiative et la capacité individuelles dans une matière où elles auront sans cesse l'occasion de s'exercer. Mais en supposant le problème de la constitution des petites compagnies résolu, il nous reste à examiner le rôle qu'elles joueraient dans l'exploitation de leurs concessions.

On peut comparer l'exploitation d'une grande ligne de chemin de fer à l'état de maison d'un prince, qui a besoin d'une armée de serviteurs, et qui est mal servi. L'exploitation d'une entreprise industrielle devrait cependant avoir des allures moins fastueuses et y regarder de plus près. Les grandes compagnies de chemins anglais n'ont pas plus échappé que nos six grandes compagnies aux dangers que l'on court à vouloir trop embrasser. Elles fournissent même un exemple intéressant à rapporter des singuliers effets que peut avoir le système des fusions si largement organisé en France.

Avant la fusion des lignes de *Londres à Birmingham,* du *Grand-Junction* et de *Liverpool à Manchester,* chacune de ces compagnies *séparément exploitée donnait* 10 *pour* 100 *de revenu à ses actionnaires. — Aujourd'hui la grande compagnie qui possède le réseau entier a de la peine à distribuer* 5 *pour* 100 *de dividende.* Cet exemple, que nous avons déjà cité daus l'article sur *la Banque des chemins de fer et le troisième réseau*, est digne de mémoire; nous n'avons pas pu en trouver en

France d'analogue, parce qu'aucune compagnie n'est encore sortie de la complication qu'offrent ses comptes de premier établissement mêlés à ses comptes d'exploitation. Mais nous prions le lecteur de revoir le tableau des pages 372 et 373, et il y remarquera que *l'exploitation des petits chemins par les grandes compagnies est celle qui est la plus onéreuse.*

Cet état de choses vient de ce qu'il est impossible de bien administrer un réseau de 1,000 ou 1,500 kilomètres, à plus forte raison de le construire. — Le directeur d'une aussi grosse compagnie ne sait rien et ne voit rien; en Angleterre ils sont arrivés à cette opinion qu'un chemin ne peut bien être exploité au point de vue de ses actionnaires et des services qu'il doit au public que lorsque son administration ne s'étend qu'à 100 ou 150 kilomètres.

Par toutes ces considérations je conclus à la création de petites compagnies locales pour la construction et l'exploitation du troisième réseau. Enfin, pour bien établir la possibilité technique des chemins de fer à bon marché, je crois pouvoir donner, comme dernier document à consulter, un extrait d'un rapport fait en 1851 par une commission nommée aux mêmes fins que celles dont nous avons parlé au commencement de ce volume.

EXTRAIT

DU RAPPORT D'UNE COMMISSION CHARGÉE, EN 1851, D'ÉTUDIER LES QUESTIONS ÉCONOMIQUES DE CONSTRUCTION ET D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER[1]

Quand on recherche les moyens d'établir, à prix réduits, les lignes secondaires de chemins de fer, on est conduit tout d'abord à indiquer les conditions suivantes :

1° En ce qui concerne la voie de fer et ses accessoires, se borner, au moins provisoirement, à une seule voie, et éviter, autant que possible, la multiplicité des voies de garage en dehors des stations.

Sur les lignes où on prévoirait la nécessité d'avoir un jour une double voie, acquérir les terrains et construire les travaux d'art pour deux voies, mais établir les terrassements pour une seule.

Diminuer le poids des rails en admettant, comme condition correspondante, qu'on réduira à certaines limites le poids des machines sur chaque paire de roues et la vitesse de la marche.

1. La commission était composée, sous la présidence de M. le ministre, de MM. Frissard, Combes, Avril, Didion, Busche, de Boureuille, Chatelus, Sauvage, Lechatelier, Piérard, secrétaire.

Construire des stations très-simples et sans aucun luxe d'architecture.

2° En ce qui concerne les ouvrages de terrassement et de maçonnerie :

Réduire, autant que possible, les rayons des courbes.

Augmenter, au besoin, l'inclinaison des pentes jusqu'aux limites praticables.

3° En ce qui concerne le tracé :

Adopter les conditions qui doivent faire produire à la ligne la plus grande somme d'utilité possible, en sacrifiant, au besoin, certains intérêts secondaires, tels que l'abréviation des parcours, l'économie de la construction.

Si l'on veut s'en tenir à ce qui intéresse immédiatement l'administration et le public, il conviendra sans doute d'éviter les longues discussions techniques auxquelles peuvent donner lieu les conditions ci-dessus indiquées, et le mieux sera d'entrer tout simplement dans le rapprochement des faits établis par l'expérience. On pourra de cet examen déduire la limite des tolérances à admettre dans la rédaction des cahiers des charges, et laisser ensuite à l'industrie des concessionnaires le soin d'organiser le matériel des chemins secondaires, soit d'après les errements connus et pratiqués ailleurs, soit par des procédés nouveaux.

Des nombreux documents remis à la Commission on a extrait un tableau détaillé des éléments de la dépense d'un certain nombre de chemins de fer choisis

en Amérique (Massachusetts), en Allemagne et en France, ces derniers pris seulement parmi les lignes qui se rapprochent davantage des conditions dans lesquelles nous nous plaçons.

Il peut être intéressant de comparer d'abord les prix totaux d'établissement par kilomètre, et, à cet effet, on peut ranger les chemins sous trois titres, d'après les difficultés résultant de la forme du terrain.

TITRE I

CHEMINS EN TERRAINS FACILES

Amérique (État des Massachusetts).

	Prix par kilomètre.
Connecticut-River (80 k. à 1 voie).	118,000 fr.
Boston et Maine (134 kil., dont 45 à 2 voies)...................	157,000
Eastern (98 kil., dont 26 à 2 voies).	167,000

Allemagne.

Du duché de Brunswick (118 kil. à 1 voie)...................	113,000 fr.
De la haute Silésie (40 kil. à 2 voies).....................	149,000
De Munich à Augsbourg (60 kil. à 1 voie)....................	150,000

	Prix par kilomètre.
De l'État en Hanovre (411 kil., dont 108 à 2 voies)...........	159,000 fr.
Du Nord en Autriche (413 kil., dont 30 à 2 voies)............	175,000
De Mannheim à Bâle (284 kil. à 1 voie).....................	182,000

France.

De Bordeaux à La Teste (53 kil. à 1 voie)......................	113,000 fr.
D'Anzin à Somain (19 kil. à 1 voie).....	165,000
De Montpellier à Cette (28 kil. à 1 voie).....................	168,000
De Montereau à Troyes (100 kil. à 1 voie).....................	222,000
De Creil à Saint-Quentin (102 kil. à 2 voies)..................	225,000
D'Hazebrouck à Calais (60 kil. à 2 voies)....................	233,000
De Dunkerque à Lille (83 kil. à 2 voies)....................	245,000

TITRE II

CHEMINS EN TERRAINS MOYENNEMENT ACCIDENTÉS

Amérique (État des Massachusetts).

De Cheshire (86 kil. à 1 voie)....	167,000 fr.

	Prix par kilomètre.
De Fitchburg (106 kil., dont 82 à 2 voies).....................	176,000 fr.
De Oto Colong (60 kil., dont 19 à 2 voies).....................	200,000
De Western (190 kil., dont 87 à 2 voies).....................	222,000
De Boston à Worcester (110 kil., dont 72 à 2 voies)............	233,000

Allemagne.

D'Augsbourg à la frontière de Saxe (372 kil. à 1 voie)............	204,000 fr.
De Vienne à Gloggnitz (125 kil., dont 75 à 2 voies)............	292,000
De Dusseldorf à Elberfeld (27 kil. à 1 voie)....................	340,000

France.

De Rouen à Dieppe (61 kil. à 1 voie......................	276,000 fr.

TITRE III

CHEMINS EN TERRAINS TRÈS-ACCIDENTÉS

Allemagne.

De Heilbronn au lac de Constance (250 kil. à 1 voie)............	214,000 fr.

	Prix par kilomètre.
De Muzzusschlag à Laybach (236 kil. à 1 voie).....................	293,000 fr.

France.

Chemin de la Grand'Combe à Alais (93 kil. à 1 voie)..........	211,000 fr.
De Saint-Étienne à Lyon (57 kil. à 2 voies)....................	350,000

Ainsi parmi les chemins choisis comme exemple nous voyons le prix du kilomètre varier :

En Amérique...	de 118,000 fr.	à 233,000 fr.
En Allemagne..	de 113,000 fr.	à 340,000 fr.
En France.....	de 168,000 fr.	à 350,000 fr.

Il ne sera pas sans intérêt d'analyser les éléments qui produisent ces variations. Mais, pour le moment, il est bon d'appeler l'attention sur les chiffres limites des conditions principales d'établissement.

1° *Voie de fer et ses accessoires.*

En Amérique (État des Massachusetts). Le poids des rails, sauf quelques cas exceptionnels, varie de 23 à 27 kilog. par mètre courant.

Les stations, à l'exception de celles de la ville principale de Boston, qui ont exigé des travaux d'art consi-

dérables, sont d'une grande simplicité. Leur prix avarié depuis 7,000 francs jusqu'à 30,000 francs par kilomètre.

En Allemagne, le poids des rails a varié généralement de 22 à 28 et quelquefois à 32 kilog. par mètre.

Les stations sont simples et ont coûté de 7,000 à 22,000 francs (exceptionnellement 30 et 38,000 francs).

En France, on a posé sur une partie du chemin de Montpellier et sur celui de Montereau à Troyes des rails de 20 à 22 kilog. ; les autres chemins ne descendent pas au-dessous de 30.

Les stations des chemins secondaires ont coûté de 9,000 à 20,000 francs par kilomètre.

2° *Pentes et courbes.*

En Amérique,

Pentes habituelles....	7 à 9 mill. par mètre.
— exceptionnelles.	11 à 15 —
Courbes ordinaires....	de 265 à 315 mèt. de rayon.
— exceptionnelles	de 150 à 160 —

En Allemagne,

Pentes habituelles......	5 à 8 millim.
Plans inclinés, quand il y a lieu.............	de 22, 25 et 33 millim.
Courbes ordinaires.....	de 245 à 300^{mm} de rayon.
— exceptionnelles	de 150 à 200 —

En France, les chemins d'Anzin et du Gard ont des pentes de 7, 8 et 12 millimètres.

Celui de Saint-Étienne a de longues déclivités de 14 millimètres.

La partie haute du chemin du Gard présente plusieurs courbes de 200 mètres de rayon.

En résumé, des faits nombreux et une expérience pratiquée sur une vaste échelle démontrent qu'au besoin on pourrait admettre dans l'établissement courant des lignes secondaires :

Des rails pesant de 22 à 28 kilogrammes par mètre ;

Des pentes fréquentes de 7 à 12 millimètres;

Des courbes ordinaires de 250 à 350 mètres de rayon.

La discussion sur les meilleurs modèles de matériel à employer pour l'exploitation d'un chemin construit sur de pareilles données trouvera sa place ailleurs. Il suffit, quant à présent, de rappeler qu'en Autriche et dans le Wurtemberg, où on s'est conformé aux usages des États-Unis, on se sert d'un matériel copié sur les types américains qui sont bien connus. Ils offrent l'avantage de se prêter aisément aux courbures à petit rayon, mais aussi ils ont l'inconvénient, si c'en est un pour les lignes secondaires, d'exiger des vitesses modérées.

En France, sur le chemin du Gard, on fait circuler, dans des courbes de 200 mètres de rayon avec une vitesse habituelle de 25 kilomètres à l'heure, des machines dans lesquelles l'écartement des essieux atteint 3^m60.

En examinant successivement tous les chefs de

dépense, on peut avoir directement des aperçus d'une certaine ressemblance sur le prix auquel reviendrait l'exécution de lignes construites en France avec des données analogues.

Pour fixer les idées, posons d'abord arbitrairement certains chiffres limites qui nous paraissent devoir être raisonnablement acceptés; ils pourront, plus tard, devenir l'objet d'une discussion approfondie, mais provisoirement on les supposera réglés comme suit :

Poids des rails par mètre courant.....	25 kilog.
Inclinaison maxima des pentes (sauf réserve des plans inclinés)............	10 millim.
Rayon minimum des courbes ordinaires............................	300 mètres.

(Ce rayon pouvant exceptionnellement descendre à 200 mètres et même au-dessous.)

Ces dernières données admises, afin d'arriver à la fixation du montant des dépenses, nous les diviserons en deux catégories : les unes indépendantes de la valeur des terrains et de la configuration du sol, et par conséquent ne variant que dans des limites très-restreintes; les autres dépendant de ces deux circonstances et variables suivant les localités. La première catégorie comprendra les frais généraux, les stations, la voie de fer, le matériel, etc.; la deuxième comprendra les indemnités de terrain, les terrassements et les travaux d'art.

Première catégorie. (Dépenses considérées comme à peu près constantes.)

1° Frais généraux des compagnies, études, constitution des sociétés, négociation des titres, etc.

Il résulte des chiffres puisés dans les comptes rendus des compagnies elles-mêmes qu'on pourrait considérer comme suffisante pour ce chapitre une dépense par kilomètre de *dix mille francs*.

2° Bâtiments des stations et ateliers. Les tableaux analytiques mis sous les yeux de la commission, et les comptes rendus des chemins de fer du Centre, de Bordeaux, de Nantes, du Gard, autorisent à penser qu'avec des bâtiments simples et sans luxe, on peut satisfaire aux besoins d'une ligne secondaire, au moyen d'une dépense par kilomètre de *douze mille francs*.

3° Voie de fer. Les voies de fer les plus économiques de l'Allemagne et des États-Unis sont établies sans coussinets, les unes sur traverses, les autres sur longuerines.

L'aperçu que nous allons présenter est calculé dans la supposition qu'on s'en tiendrait au système adopté jusqu'à présent en France; il constitue donc véritablement un maximum.

Le prix total d'acquisition et de pose d'un double

rail de 5 mètres de long peut être analysé comme il suit :

2 rails de 25 kilog. par mètre courant (ensemble 250 kilog.) à 27 fr. les 100 kilog.........	67 fr. 50
12 coussinets de 8 kilog. environ (soit 100 kilog.) à 16 fr. les 100 kilog..........	16 »
6 traverses de dimensions convenablement réduites, à 6 fr..................	36 »
6 kilog. de chevillettes à 40 fr. les 100 kilog..................................	2 40
12 coins à 15 cent..................	1 80
Sabotage, pose, etc....................	1 »
Transports divers et faux frais.........	6 »
Ensemble............	130 fr. »
Soit par mètre courant................	26 »
Auxquels il faut ajouter le prix du ballast qui varie suivant les localités, mais qu'on peut supposer en moyenne à 3 fr. le mètre cube. 2 mètres × 3....................	6 »
Prix du mètre de simple voie..........	32 »

ou par kilomètre 32,000 fr.

Les voies des stations, garages, plaques tournantes et changements de voie d'un chemin à simple voie entreront dans les évaluations à raison de 20 pour 100 du prix kilométrique, soit.................... 6,000 fr.

Le prix total du kilomètre du chemin à simple voie s'élèvera donc à........................ 38,000 fr.

Pour avoir le prix de la voie double, il faudrait ajouter à ce chiffre...................... 32,000 fr.

On obtiendrait ainsi.................. 70,000 fr.

Ou si l'on veut supposer un surplus de garages et d'accessoires répondant à de nouveaux besoins, 72,000 fr.

4° *Matériel et Outillage.*

L'importance du matériel doit être en rapport avec celle du trafic. Nous supposons que les chemins dont nous nous occupons font de 8 à 20,000 fr. de recette brute, et, dans ces limites, si l'on examine le tableau des chemins étrangers et les comptes des chemins français à trafic réduit, on voit qu'il est difficile de faire descendre la dépense en matériel au-dessous de 20,000 fr. par kilomètre; mais qu'on peut suffire à un mouvement assez notable en dépensant 25,000 fr. Nous porterons donc, suivant les cas, pour ce chapitre 20,000 à 25,000 fr.

Deuxième catégorie. (Dépenses variables d'une contrée à l'autre.)

1° Indemnités de terrains. — Rien n'est plus variable que le prix des terrains, il faudra donc accepter ici des limites très-larges.

Nous les supposerons habituellement acquis pour

deux voies sur une largeur de 25 à 30 mètres, ou à raison de 2 1/2 à 3 hectares par kilomètre, et pour la plupart des chemins secondaires on peut estimer qu'on se tiendra dans des limites de dépense comprise entre 10,000 et 40,000 fr. par kilomètre.

2° Terrassement et ouvrages d'art. — La dépense en ouvrages d'art sera aussi extrêmement variable, suivant la configuration et la nature du sol; mais il est évident qu'on peut la diminuer beaucoup par l'introduction des fortes pentes et des courbes à petit rayon. Le chemin pourra d'ailleurs être construit dans des conditions très-différentes, suivant qu'on s'arrêtera au système de la simple voie, à celui de la double voie, ou enfin à un système mixte de terrassements à une voie et d'ouvrages d'art à deux voies.

Il est impossible de fournir des estimations complètes sans étudier les projets particuliers à chaque chemin. Il serait même impossible de faire, à un projet basé sur les données admises pour l'établissement des grandes lignes, les réductions que comporterait le changement des pentes et des courbes; car ce changement entraînerait lui-même un tracé tout différent du premier qu'il faudrait d'abord appliquer au terrain dont il s'agit.

Mais si l'on veut se contenter de simples aperçus généraux, on verra, en parcourant le tableau des chemins cités comme exemple, que les dépenses en travaux, sauf des cas très-exceptionnels, ont varié depuis 40,000 fr. jusqu'à 120,000 fr. par kilomètre. Nous

adopterons donc ces deux limites extrêmes, et nous établirons nos estimations d'après les diverses bases que nous venons de fixer.

CALCUL DES ESTIMATIONS

Répétons d'abord qu'une bonne estimation n'est possible que sur un projet particulier à chaque chemin. Cependant, pour des calculs généraux, on peut combiner de toutes sortes de manières les éléments qui précèdent, en se plaçant dans diverses hypothèses purement arbitraires.

Plaçons-nous, comme exemple, dans trois de ces hypothèses : celle des conditions les plus avantageuses, celle des conditions moyennement bonnes, celle des conditions les plus défavorables.

Première hypothèse. — Chemin à une voie; terrain très-facile; propriétés de peu de valeur; trafic très-réduit (8 à 10,000 fr. par kilomètre).

Dépenses constantes.

1° Frais généraux.......	10,000 fr.	
2° Stations et ateliers....	12,000 fr.	
3° Voie de fer..........	38,000 fr.	
4° Matériel.............	20,000 fr.	80,000 fr.

Dépenses variables.

1° Indemnités de terrains.	10,000 fr.	
2° Travaux d'art et terrassement..................	40,000 fr.	50,000 fr.
Ensemble...............		130,000 fr.

Somme à valoir pour intérêts, éventualité, etc.	10,000 fr.
Le prix de revient total du kilomètre serait, dans ce cas, de.	140,000 fr.

Deuxième hypothèse. — Chemin à une voie ; terrain médiocrement accidenté ; propriétés de valeur moyenne ; trafic médiocre (10 à 14,000 fr. par kilomètre).

Dépenses constantes.

Comme ci-dessus, en mettant la dépense en matériel à 22,000 francs au lieu de 20,000 francs, à cause de l'augmentation du trafic.	82,000 fr.

Dépenses variables.

1° Indemnités de terrains.	25,000 fr.	
2° Travaux d'art et terrassement.	75,000 fr.	100,000 fr.
Ensemble.		182,000 fr.
Somme à valoir.		18,000 fr.
Prix de revient total du kilomètre. . . .		200,000 fr.

Troisième hypothèse. — Chemin à une voie ; terrain très-difficile ; propriétés chères ; trafic assez important (14 à 20,000 francs par kilomètre).

Dépenses constantes.

Comme ci-dessus en portant le prix du matériel à 85,000 francs, ci........................ 85,000 fr.

Dépenses variables.

1° Indemnités de terrains.	40,000 fr.	
2° Travaux d'art et terrassement..................	110,000	150,000
Ensemble.................		235,000 fr.
Somme à valoir...........		25,000
Prix de revient total du kilomètre.....		260,000 fr.

Si dans les trois hypothèses où nous venons de nous placer on voulait substituer la double voie à la voie simple, il suffirait d'accroître le prix de revient du kilomètre, savoir :

1° Du supplément pour la 2ᵉ voie..... 34,000 fr.

2° Une augmentation pour terrassement supposé de 6, 16 et 26,000 fr.

On obtiendra ainsi les chiffres de.... { 180,000 fr. / 250,000 / 320,000

On ferait ainsi, au besoin, beaucoup d'autres combinaisons, et toujours le résultat varierait entre 140,000 et 320,000 francs par kilomètre. Ces aperçus n'ont pas

d'autre but que d'indiquer la possibilité de réaliser l'exécution du réseau des chemins de fer secondaires, en se renfermant, pour les dépenses, dans les limites de 150 et 300,000 francs par kilomètre.

Ce serait au concessionnaire que reviendrait le choix du matériel à organiser pour l'exploitation; il suffit peut-être de rappeler qu'ils auraient à leur disposition les modèles de machines anglais et français, et ceux des États-Unis, les voitures et wagons du même pays copiés en Allemagne et en Belgique, les châssis nouveaux de M. Arnoux, essayés sur le chemin de Paris à Lyon ; les combinaisons appliquées par M. Verpilieux sur le chemin de Saint-Étienne, et enfin tout ce que leur fourniront les recherches nouvelles des mécaniciens.

EXTRAIT DES LOIS

RELATIVES

AU PRIVILÉGE DE LA BANQUE DE FRANCE

Loi du 24 germinal an XI (14 avril 1803).

Article 1er. — L'association formée à Paris, sous le nom de Banque de France, aura le privilége exclusif d'émettre des billets de banque aux conditions énoncées dans la présente loi.

Article 31. — Aucune banque ne pourra se former dans les départements que sous l'autorisation du gouvernement, *qui pourra leur en accorder le privilége,* et les émissions de ses billets ne pourront excéder la somme qu'il aura déterminée.

Article 35. — Il pourra être fait un abonnement avec les *Banques privilégiées* pour le timbre de leurs billets.

NOTA. — Le gouvernement, usant de la faculté qu'il s'était (et *s'est toujours réservée*) par l'article 31 ci-dessus, accordait des priviléges autres que celui de la Banque de France, à dater de 1817, pour instituer des banques dans les villes de Bordeaux, Marseille, Lyon, le Havre, Rouen, Lille, Orléans, Toulouse et Nantes.

Le mot *exclusif,* qui avait une signification pour une Banque

créée à Paris, et alors pour les besoins *exclusifs* de Paris, n'a donc pas, on le voit, le sens que veulent lui donner les défenseurs du monopole.

Il y avait, à l'époque de la création de la Banque de France, à Paris, divers établissements de crédit qui émettaient des billets au porteur, et le mot *exclusif* avait pour but de faire cesser ces émissions, ainsi qu'en témoigne l'article 30 de la loi, qui est ainsi conçu :

« Article 30. — La Caisse d'escompte du commerce, le Comp-
« toir commercial, la Factorerie et autres associations qui ont
« émis des billets à Paris, ne pourront, à dater de la publica-
« tion de la présente, en créer de nouveaux, et seront tenus de
« retirer ceux qu'ils ont en circulation, d'ici au 1er vendémiaire
« prochain. »

Loi des 30 juin-8 juillet 1840.

Article 1er. — Le privilége conféré à la Banque de France, par les lois des 24 germinal an XI et 22 avril 1806, est prorogé jusqu'au 31 décembre 1867.

Néanmoins, il pourra prendre fin ou être modifié le 31 décembre 1855, s'il en est ainsi ordonné par une loi votée dans l'une des deux sessions qui précèderont cette époque.

Article 2. — Le capital de la Banque, représenté par soixante-sept mille neuf cents actions de mille francs chacune, ne pourra être diminué ou augmenté que par une loi spéciale.

Article 8. — Aucune banque départementale ne pourra être établie qu'en vertu d'une loi.

Les banques existantes ne pourront obtenir que par une loi la prorogation de leur privilége ou des modifications à leurs statuts[1].

1. On sait que lorsque la chambre des députés fut envahie, le 24 février 1848, on y discutait le renouvellement du privilége de la Banque de Bordeaux.

EXTRAIT DU DÉCRET

QUI A CONSTITUÉ EN FAIT, MAIS NON EN DROIT, LE MONOPOLE DE LA BANQUE DE FRANCE

1er mai 1848.

Le gouvernement provisoire, vu les lois du 24 germinal an XI et du 22 avril 1806, le décret du 16 janvier 1808 et la loi du 30 juin 1840, relatifs à la Banque de France, etc.;

Vu les actes intervenus les 24, 25 et 26 avril, entre la Banque de France et les délégués du conseil d'administration des banques de Rouen, de Lyon, du Havre, de Lille, de Toulouse, d'Orléans, de Marseille; considérant que les billets des banques départementales forment aujourd'hui, pour certaines localités, des signes monétaires spéciaux dont l'existence porte une perturbation déplorable dans toutes les transactions; considérant que les plus grands intérêts du pays réclament impérieusement que tout billet de banque déclaré monnaie légale puisse circuler également sur tous les points du territoire; vu le rapport du ministre des finances,

Décrète ce qui suit :

Article 1er. — La Banque de France et les banques de Rouen, de Lyon, du Havre, de Lille, de Toulouse, d'Orléans, de Marseille, sont réunies.

Les banques départementales énumérées à l'article précédent continueront à fonctionner comme comptoirs de la Banque de France, etc.

Article 6. La Banque de France est autorisée à ajouter au maximum de circulation fixé par le décret du 15 mars dernier, le maximum de la circulation fixé pour chacune de ces banques départementales par le décret du 25 du même mois. A partir de la promulgation du présent décret, les billets émis par les ban-

ques incorporées à la Banque de France seront reçus dans toute l'étendue de la république, comme monnaie légale, par les caisses publiques et par les particuliers. Dans les six mois qui suivront, les porteurs desdits billets seront tenus de les présenter à la Banque de France ou à ses comptoirs, pour les échanger contre des billets de comptoir. Passé ce délai, ces billets cesseront d'avoir cours de monnaie légale, sans toutefois que la Banque de France et ses comptoirs soient affranchis de l'obligation de les échanger.

Loi du 9 juin 1857.

Article 1er. — Le privilége conféré à la Banque de France par la loi du 24 germinal an XI (22 avril 1806) et 30 juin 1840, dont la durée expirait le 31 décembre 1867, est prorogé de trente ans, et ne prendra fin que le 31 décembre 1897.

Suivent les articles relatifs à l'augmentation de son capital, etc.

Article 5. — Sur le produit desdites actions, une prime de cent millions sera versée au Trésor public, dans le courant de 1859, aux époques qui seront convenues entre le ministre des finances et la Banque.

Cette somme sera portée en atténuation du découvert du Trésor.

Le ministre des finances est autorisé à faire inscrire, sur le grand-livre de la dette publique, la somme des rentes 3 pour 100 nécessaire pour l'emploi de ladite somme de cent millions.

Un fonds d'amortissement du centième du capital nominal desdites rentes sera ajouté à la dotation de la caisse d'amortissement.

Les rentes seront transférées à la Banque de France au cours moyen du mois qui précèdera chaque versement, sans que ce prix puisse être inférieur à 75 francs.

6° Sur les rentes inscrites au Trésor au nom de la caisse d'amortissement, et provenant des consolidations des fonds de réserve, il

sera rayé du grand-livre de la dette publique une somme égale à celle des rentes créées par l'article précédent.

Les rentes seront définitivement annulées en capital et arrérages, à dater du jour où les rentes nouvelles seront transférées à la Banque.

7° La faculté accordée à la Banque de faire des avances sur effets publics français, sur actions et obligations de chemins de fer français, sur obligations de la ville de Paris, est étendue aux obligations émises par la société du Crédit foncier de France.

Les dispositions générales qui régleront le mode d'exécution du paragraphe précédent devront être approuvées par un décret.

8° La Banque de France pourra, si les circonstances l'exigent, élever au-dessus de 6 pour 100 le taux de ses escomptes et les intérêts de ses avances.

Les bénéfices qui seront résultés pour la Banque de l'exercice de cette faculté seront déduits des sommes annuellement partageables entre les actionnaires et ajoutés au fonds social.

9° La Banque de France aura la faculté d'abaisser à 50 francs la moindre coupure de ses billets.

10° Dix ans après la promulgation de la présente loi, le gouvernement pourra exiger de la Banque de France qu'elle établisse une succursale dans les départements où il n'en existerait pas.

11° Les intérêts qui seront dus par le Trésor, à raison de son compte courant, seront réglés sur le taux fixé par la Banque pour l'escompte du papier de commerce, sans qu'ils puissent excéder 3 pour 100.

12° Un règlement d'administration publique déterminera, à l'égard des actionnaires incapables et des actionnaires en retard de versement, les mesures, etc.

On le voit, il n'y a pas dans ces diverses lois un article qui établisse explicitement ou implicitement le monopole.

TABLE

PARIS. — IMPRIMERIE J. CLAYE, 7 RUE SAINT-BENOIT

